СЕНСАЦИЯ РЫНКА – РОССИЙСКИЕ CHEVROLET с. 124



№5 (899) МАЙ 2006

Обзор отличный!

За рулем

OPEL ASTRA TWIN TOP

с. 98

ВСЕПОГОДНЫЙ КАБРИОЛЕТ

RENAULT LOGAN • LADA KALINA • LADA 110 • CHEVROLET LANOS • DAEWOO NEXIA



ПЯТЬ ДОСТУПНЫХ СЕДАНОВ – до 9000 у.е. с. 28

ISSN 0321-4249
06005
9 770321 424007

СОДЕРЖАНИЕ журнала «За рулем» №5 – 2006



НОВЫЙ ЭКИПАЖ СТАРТОВАЛ!

206

Слева направо: президент – генеральный директор ОАО «АВТОВАЗ» И.Есиповский, председатель совета директоров В.Артяков, вице-президент по техническому развитию М.Нагайцев.

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 314.










44 148

242





И КАБИНЕТ МИНИСТРОВ ТРЕВОЖИТ ЗАПАХ СЕРЫ!

В этом номере на с.176 мы публикуем материал, касающийся российского рынка дизтоплива. Из него следует, что качество жидкости, скрываемой на АЗС под буквами ДТ, – это лотерея. Зима и лето, Москва и Подмосковье, известный бренд и не очень – во всех случаях предсказать результат очередной заправки практически невозможно! В современном мире мы чуть не единственные, кто в огромных количествах, по старинным нормативам продолжает выпускать дизтопливо с совершенно неприемлемым для густонаселенных городов содержанием серы и прочих вредностей. При этом производители не нарушают требований государственного стандарта! А изделия нашего автопрома, к примеру КамАЗы, легко глотают то, чем травятся легковые и грузовые «вольво» и «мерседесы», оснащенные современными катализаторами.

Отечественная «всеядность» жестоко компенсируется убийственными выбросами в атмосферу – мы знаем, каково дышится рядом с тем же КамАЗом в дорожных пробках. И не только водителям с пассажирами, но и жителям близлежащих домов. Когда-то мы вынужденно приговорили себя к этой казни через медленное отравление, успокаиваясь тем, что это, дескать, не так обидно, как повышенная стоимость одного километра пробега.

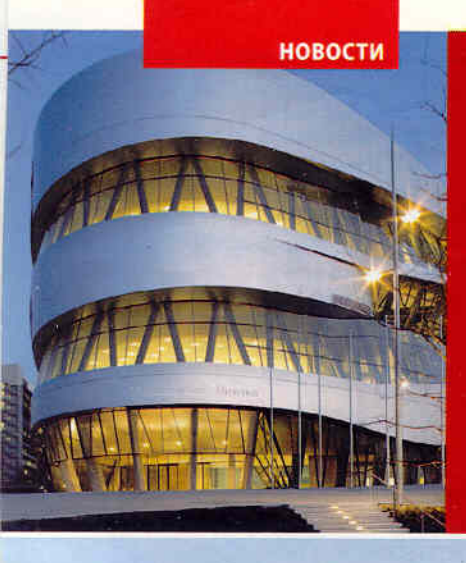
Думая о будущем своих детей, западный мир хорошо поработал над моторной техникой и топливом, которое она потребляет. А если, например, какому-то трудолюбивому фермеру не хватает денег на заправку, государство ему помогает. Мы же в это время в одном месте клепаем отравляющие все вокруг грузовики, не нуждающиеся в хорошем топливе, а в другом – делаем эту самую отраву, переварить которую может только транспорт прошлого столетия. И те, и другие работают в поте лица и вполне довольны друг другом: ядовитый симбиоз вполне самодостаточен. Запишется в эту компанию владелец новенькой дизельной иномарки – глядишь, попал на внеплановую замену дизельной «экзотики». Тут уж на все сто подойдет поговорка «Что русскому хорошо, то для иностранца – смерть»…

И вот сижу я у себя в кабинете и… отговариваю своего друга покупать дизельную «Шкоду» или «Форд». Хотя знаю – влюбился он в них по моим же рассказам. Мечтает о них – но… не покупает. А зарубежные производители автомобилей хотят завалить нашу страну такими автомобилями. Хотят и… не заваливают. А наши нефтехимики уверяют, что могут хоть завтра начать вырабатывать дизтопливо самого современного уровня. И… вырабатывают то, что мы привычно называем соляркой. Нет, пора вырваться из этого заколдованного круга…

Выхожу на улицу и вновь окунаюсь в серный угарный дым от бетономешалки… И, представьте себе, испытываю оптимизм, поскольку понимаю: терпеть осталось недолго. Потому что знаю: и кабинет министров уже тревожит запах серы! С июля этого года вводится новый общероссийский ГОСТ – «Топливо дизельное Евро»! И хотя прежних нормативов он не отменяет, это – уже шаг к прогрессу.

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 280.



ДЕВЯТЬ ЭТАЖЕЙ ИСТОРИИ

Открытие этого музея стало событием государственной важности. Девятнадцатого мая канцлер ФРГ А.Меркель разрежет ленточку перед входом в новое здание музея «Мерседес-Бенц». Огромный, необычной архитектуры комплекс, возведенный всего за два с половиной года, даст возможность по-новому увидеть 120-летнюю историю знаменитой марки. Экскурсионные маршруты проложены здесь по двум восходящим и пересекающимся спиралям. Первая соединяет семь экспозиций «Легенды марки», где собранные в хронологической последовательности модели отражают не только технический уровень, но и атмосферу своего времени. Впечатления дополняют пять тематических собраний по ходу второй спирали: грузовики, машины-помощники и т.п. На 16 500 м² разместилось 160 автомобилей (80 легковых, 40 грузовиков и автобусов, еще 40 – рекордные и гоночные), а также около 1500 других экспонатов. Ожидают до 750 тысяч гостей в год – намного больше, чем мог принять прежний музей.

ГРОЗА ПАРКЕТА

«Сузуки» укрепляется в классе SUV – автомобилей для активного отдыха.

Конкурировать в ныне весьма популярной нише призван высокий универсал (производители называют его спорткроссовером) «Сузуки-SX4». У новичка неплохие задатки, начиная с яркой привлекательной внешности, над которой трудился кузовных дел мастер Джуджаро. Назовем и просторный салон с многочисленными вариантами трансформации – можно сложить заднее сиденье или только спинку, целиком или по частям.

«Сузуки» разрабатывала свой вседорожник вместе с концерном ФИАТ, который выпустил аналогичную по конструкции модель «Седичи». Впереди у этих машин независимая подвеска типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка. В отличие от «Гранд Витары» с постоянным полным приводом и пониженным рядом, момент на колеса у младшего брата распределяет оригинальная система i-AWD (intelligent All Wheel Drive). Обычно SX4 ведет себя как переднеприводный автомобиль, но в случаях пробуксовки электроника через многодисковое сцепление подключает заднюю ось. Водитель, щелкнув клавишей, может перевести трансмиссию в автоматический режим, жестко связать две оси или сделать автомобиль переднеприводным. А тем, кому не нужна повышенная проходимость, предложат так называемый городской вариант с формулой 4x2. Дорожный просвет у такого SX4 уменьшен со 190 до 175 мм, а на 15-дюймовых колесах клиренс еще на 10 мм скромнее.

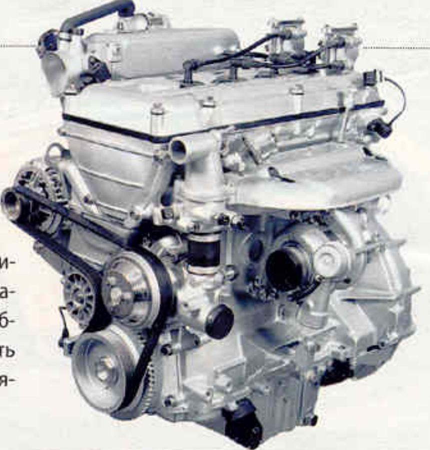
Под капотом «паркетника» – бензиновые двигатели объемом 1,5 и 1,6 л мощностью, соответственно, 99 и 107 л.с. или 120-сильный турбодизель с системой питания «коммон рейл» и серийно установленным сажевым фильтром.

SUZUKI SX4

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1586 см³; мощность – 79 кВт/107 л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 145 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2500 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4140x1755x1620 мм; объем багажника – 270 л; снаряженная масса – 1190 кг. Дорожный просвет – 190 мм. Колеса – 205/60R16.
- Максимальная скорость – 170 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,1 л/100 км.

ЗМЗ – БЕЗ МАЛОГО 200 СИЛ!

На ЗМЗ начат выпуск нового двигателя 4054.10 с турбонаддувом и интеркулером. Базируется он на нынешнем ЗМЗ-4052 и предназначен для «Волги» и УАЗа. Весь комплект с блоком управления, охладителем и перепускным клапаном стоит около 125 000 рублей. Такова цена за мощность двигателя в 195 л. с. и крутящий момент 343 Н·м!





ИСТОРИЧЕСКИЙ ПРОДУКТ

Генеральный директор компании «РусПромАвто» Максим Авдеев заявил, что ОАО «ГАЗ» сохраняет производство автомобилей «Волга» и в ближайшее время намерено модернизировать машину, ставшую лицом предприятия и его «историческим продуктом».

Дилеры уже отмечают оживление спроса на «Волгу». В ее базовую комплектацию входят электростеклоподъемники, центральный замок, электроуправляемые зеркала заднего вида; расширена цветовая гамма. Появились первые машины с двигателем «Крайслер» (см. с. 226).



ДЕЛО ДИЗЕЛЯ ПОБЕЖДАЕТ

Болид «Ауди-R10 TDI», созданный специально для гонок в Ле-Мане, одержал победу в 12-часовом марафоне на кольце Себринг в США. В автомобиле применена система впрыска «Бош» и… Впрочем, мы подробно описали новинку в ЗР, 2006, № 3 и 4. Сейчас же отметим, что эта разработка – настоящий прорыв в экологии применительно к гоночным автомобилям. Раньше этому спортсмены не уделяли должного внимания. Побеждать в длительных заездах дизельным болидам помогает их экономичность – количество заездов на пит-стопы для дозаправки заметно сокращается.

КОРОТКО

■ С начала года российские страховые компании заключили около четырех миллионов договоров на сумму 8,298 млрд. руб. Общая сумма выплат за это время составила 3,799 млрд. руб.

■ В Англии состоялась мировая премьера нового поколения «Форда-Транзит». Теперь у него рычаг переключения передач на центральной консоли, дисковые тормоза «по кругу» и ABS в базовой комплектации. На борту – две аккумуляторные батареи, а под капотом – новый дизельный двигатель, выполняющий нормы Евро IV. Всего пока доступны 60 различных вариантов «Транзита».



■ Ближний свет днем предписан в большинстве европейских стран, но нарушение этого правила обходится по-разному. Дороже всего в Норвегии – целых 180 евро. В Дании и Польше – 70 евро, а вот в Литве – всего 12. Остальные страны, как и Россия, расположились вблизи «полтинника». Только у нас это рубли…

■ По данным немецкого ADAC, «Дачия-Логан 1,4 Амбьент» теряет в цене лишь 121 евро в месяц, тогда как ближайшие конкуренты в этом сегменте рынка – не менее 179 евро. Значит, его приобретение выгодно не только при покупке – это еще и неплохое вложение денег.



ПРОПУСТИТЕ «СПИКЕРА»!

Сегодня у нас «право преимущественного проезда» за «Порше-Кайенна», а завтра, глядишь, начнут уступать дорогу «Спикеру».

Если считать, что «крутизна» автомобиля обратно пропорциональна его тиражу, то с новым голландским вседорожником соревноваться бесспорно трудно. Только в Москве, например, уже зарегистрировано почти 200 «кайенн», а весь ежегодный выпуск «голландцев» составил всего 48 шт. Теперь, с появлением SUV «Спикер D12 Париж – Пекин» (да, именно так официально названа модель!) фирма рассчитывает… удвоить мощности.

Стильный вседорожник площадью 10 м^2, без сомнения, обеспечит невиданный комфорт всем… четырем седокам. И не только это. Представьте себе разгон за 5 с до первой из трех сотен километров в час. Обеспечат его полтысячи «лошадей» двенадцатицилиндрового мотора от «Ауди». Особое удовольствие доставит возможность небрежно бросить заправщику: «Сотню девяносто восьмого, пожалуйста!».

Достойны отдельного упоминания задние двери, широко распахивающиеся навстречу движению. Разумеется, приняты все необходимые меры, чтобы они не приоткрылись на ходу – 300 км/ч не шутка! Подвеска не даст в полной мере ощутить эту скорость, но зато VIP-персоны сзади смогут увидеть ее на… отдельном спидометре.

Сколько будет стоить этот шедевр? Говорят – 235 000 евро без НДС. Немало, конечно, но можно себе представить, во что обходится ручная сборка машины на алюминиевой пространственной раме с лонжеронами из нержавейки и такой же защитой днища. Да и спецколеса «грузового» размера, надо полагать, недешевы. Продажи, впрочем, начнутся только в 2007 году.

SPYKER D12 PEKING-TO-PARIS

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 12x48x5998 см^3; мощность – 368 кВт/500 л.с. при 7000 об/мин; максимальный крутящий момент – 610 Н·м.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 5-дверный; база – 2856 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4950x2000x1775 мм; снаряженная масса – 1895 кг. Колеса – 305/50R24.
- Максимальная скорость – 295 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,0 с.

ПИКАП ВСЕХ ПИКАПОВ



«Мицубиси-L200» не нуждается в представлении – «пикап всех пикапов». Новое поколение L200 не станет длиннее – хватит и прежних пяти метров. Зато дизайн! Острые углы сгладились, и машина смотрится по-иному. Автомобиль разгоняется до сотни всего за 14,6 с, а для разворота ему хватит и 11,8 м. Если покупатель сможет оплатить список доступных опций, он не почувствует себя ни в чем ущемленным – от роскоши в кабине до любых электронных помощников. О ржавчине можно не думать целых 12 лет! В Европе цены на новый L200 начинаются от 22 000 евро.

КОРОТКО

- «Дженерал моторс» начал переговоры о возможном строительстве предприятия в Санкт-Петербурге. В связи с кризисом у концерна оказались лишние заводы, и их оборудование можно перебросить в Россию, сэкономив на этом около 200 млн. долларов.

- На автосалоне в Нью-Йорке мировую премьеру справил семиместный вседорожник «Мазда CX-9» с 3,5-литровой «шестеркой» и 6-ступенчатым «автоматом». На рынке в США он появится в начале будущего года, а собирать его будут в Хиросиме. Планируется и переднеприводная версия.



- ВАЗ и ГАЗ ведут переговоры о приобретении моторостроительного завода «Тритек моторс», принадлежащего БМВ и «Даймлер-Крайслеру». Расположен он в Бразилии, что не мешает снабжать современными двигателями известные в Европе автомобили (например, «Мини»). Мощность завода – до 700 тысяч моторов в год. Стоимость предприятия хозяева оценивают примерно в миллиард долларов.

- Техосмотр подорожал. Правда, не у нас, а в Германии. И на целое евро (было 40, стало 41). Но теперь проверку проходят почти все электронные системы, если они установлены на автомобиле. Специальные тестеры обнаружат неполадки в ABS, ESP, активном рулевом управлении, адаптивном головном свете, блоках управления преднатяжителями и подушками безопасности…

СДЕЛАННЫЙ С УМОМ



Пылесос и автомобиль дружат уже 85 лет. В 1921 году шведская фирма «Электролюкс» наладила выпуск автомобилей на шасси «Форда-Т» с кузовом в виде… первого, «сделанного с умом», домашнего пылесоса. В те годы его появление газеты называли революцией в домашнем хозяйстве. Нынче под «автомобильным пылесосом» мы понимаем низковольтные портативные приборы, с тестом которых можно ознакомиться на с. 174 в этом номере.

«МАЗДА-8», НО НЕ RX

В Японии начались продажи нового мини-вэна «Мазда-MPV», у которого на европейском рынке в названии вместо маловразумительных букв будет индекс «8».

Аббревиатура MPV означает не что иное, как «многоцелевой автомобиль». Это определение можно нынче применить почти к любым машинам, кроме разве родстеров.

Сами японцы считают MPV своим первым настоящим мини-вэном. С момента появления на рынке в 1990 году он пользовался таким устойчивым спросом, что сейчас, спустя 16 лет, выходит в свет только третье его поколение. «Мазда-8» хотя и осталась микроавтобусом, но получила «спортивную душу».

По сравнению с предшественником она стала на 60 мм ниже, что не привело, однако, к уменьшению дорожного просвета и высоты потолка. Рациональная компоновка позволила просто понизить уровень пола. Конечно, ни о какой спортивности не могло бы быть речи без подходящего двигателя. Такой «нашли» под капотом «Мазды-6MPS», но в мини-вэне его слегка (на 15 л.с.) «придушили». Двигатель с непосредственным впрыском и турбонаддувом установлен в самой «топовой» версии 23T «восьмерки», где он крутит все ее четыре колеса. Те, кому ближе соображения практичности, могут остановить свой выбор на переднеприводных версиях с традиционными моторами – 163 л.с. без сомнения хватит для мини-вэна массой около 1,7 т. Особую заботу о себе ощутят первые четверо пассажиров из семи: их кресла не только регулируются, но и массируют тело, предотвращая застойные явления в дальнем путешествии, которое обещает быть не только приятным, но и безопасным. На то – продвинутые системы активной и пассивной защиты седоков и даже пешеходов, если те окажутся на пути.

MAZDA 8

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х2260 см³; мощность – 180 кВт/245 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 350 Н·м при 2500 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная, коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 8-местный 5-дверный; база – 2950 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4870х1850х1685 мм; снаряженная масса – 1800 кг. Дорожный просвет – 155 мм. Колеса – 215/55R18.
- Расход топлива в смешанном цикле – 9,8 л/100 км.



КОРОТКО

В июле в Бирмингеме состоится премьера «Опеля-Корса» четвертого поколения, и уже осенью он появится на рынке. Автомобиль будут выпускать в трех- и пятидверном кузовах. О деталях пока не сообщают, но первая фотография уже перед вами.



В ходе встречи президентов Сирии и Татарстана в Дамаске была достигнута договоренность об открытии в Сирии завода по сборке автомобилей КамАЗ мощностью 1 тыс. машин в год. Предприятие планируется ввести в эксплуатацию во втором квартале 2007 года.

Мировой рынок переживает невиданный дефицит сахара. А началось с того, что его основной экспортер – Бразилия большую часть сырья стала перегонять в спирт, на котором здесь ездят автомобили. Рост цен на нефть превратил сахар в энергетический ресурс.

После успеха БМВ 1-й серии на «Ауди» задумались, как ответить на вызов баварцев. По некоторым данным здесь полным ходом идут работы над автомобилем A1 длиной всего 3,9 м и ценой около 18 000 евро. Сэкономить позволит испанская сборка на площадях СЕАТа и… использование платформы «Гольфа IV», до сих пор выпускаемой в Бразилии. Впрочем, концерн информацию пока не подтверждает, но и не опровергает…

МЯГКИЙ ВЕРХ, ЖЕСТКИЙ НИЗ

Следом за купе «Альфа-Ромео Брера» на рынок выходит кабриолет.

Первый «Спайдер» родился более полувека назад. Жизнь автомобилю с мягким верхом дали седан и купе «Альфа-Ромео Джульетта» – первые недорогие модели, сделанные специально для серийного, а не штучного производства. Машины были не без технических изюминок, разработчики наделили их неплохими ездовыми качествами, а кузовные ателье скроили привлекательные одежды. Все это справедливо и для современного «Спайдера».

Сегодня почитателям именитой итальянской модели предлагают на выбор два бензиновых мотора JTS с непосредственным впрыском топлива. Рядная «четверка» с алюминиевым блоком (как и у 53-сильного агрегата «Джульетты») передает крутящий момент на передние колеса через шестиступенчатую механическую коробку. Более мощный V6 стыкуют и с «механикой», и с «автоматом», усилия распределяет по двум осям система полного привода Alfa Q4.

Четко и красиво прописывать виражи «Спайдеру» помогает подвеска со спортивными настройками: передняя – на двойных поперечных рычагах, задняя – многорычажная. Многие ошибки при прохождении поворотов помогает исправить система стабилизации VDC, работающая на пару с ABS. Электроника не только страхует от неприятностей, но и делает поездки на «Спайдере» комфортными – управление мультимедийной системой вынесено на руль, постоянную скорость на трассе поддерживает круиз-контроль. Микроклимат в салоне устанавливает двухзонная климатическая установка – конечно, если поднята мягкая крыша, такая же по конструкции, как на «Спайдере» пятидесятилетней давности.

ALFA ROMEO SPIDER

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x3195 см^3; мощность – 191 кВт/260 л.с. при 6200 об/мин; максимальный крутящий момент – 322 Н·м при 4500 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2490 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4396x1830x1367 мм; снаряженная масса – 1470 кг. Колеса – 235/45R18.
- Макс. скорость – 240 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,5 л/100 км.



АССИСТЕНТ ПРЕДУПРЕДИТ!

На автомобилях «Ауди-Q7» впервые устанавливается система Side Assist, предупреждающая водителя, что перестраиваться в данный момент небезопасно. Специальный радар засекает помеху в мертвой зоне и зажигает красный сигнал на боковом зеркале. Правда, система стоимостью 550 евро лишь для тех, кто не забудет предварительно включить поворотник. Side Assist уже заказал каждый четвертый из первых тысяч покупателей этой модели.



КОРОТКО

- СААБ представил совершенно экологически чистый гибрид – двигатель его работает не на бензине и не на дизельном топливе, а на чистом спирте. Мотор выдает 260 л.с., а в городском режиме автомобиль движется практически лишь с электродвигателем мощностью 53 кВт. Итак: полный привод, менее 7 с до сотни, «стерильность» выхлопа – что еще нужно для счастья?



- Президент Республики Адыгея Хазрет Совмен подписал договор о выделении участка под строительство завода по выпуску малолитражных автомобилей класса А – «Мишка».

- «Форд-Фокус» российской сборки в комплектациях Comfort, Trend и Ghia подорожает с 1 июля на 340 долларов. Так, трехдверный хэтчбек «Форд Комфорт» с 1,4-литровым двигателем и кондиционером будет стоить 13 150 долларов вместо 12 810.

- Кемперу «Марко-Поло» на базе «Мерседес-Бенца Виано» стукнуло 10 лет. За это время «путешественник» разошелся по свету в 7000 экземплярах – лучший результат среди «звездных» собратьев. Особенность этого класса кемперов – практически легковые габариты, в которые втиснуто все, что нужно на отдыхе. И двигатель мощностью до 231 л. с., обеспечивающий отменную динамику.



«ЛИШНИЙ» – В ЛЯМБДА-ЗОНДЕ



Обычно кислородный датчик (он же – лямбда-зонд) функционирует в узком диапазоне – около λ=1. Этого недостаточно для автомобилей с непосредственным впрыском бензина, моторы которых работают на обедненной смеси. Для них специалисты фирмы NGK-NTK предложили специальный датчик, способный измерять соотношение воздух/топливо в диапазоне от 8:1 до 30:1 (напомним, нормальный состав – 14,7:1). Новый прибор внешне можно отличить от обычного лямбда-зонда по «лишнему» – пятому проводу в пучке выводов.

СПРАВА НАЛЕВО И ВДВОЕ БОЛЬШЕ

Родстер «Дайхатсу-Копен» получил наконец-то правильный руль и пламенный мотор.

Этот миниатюрный родстер известен в Европе тем, что официально поставлялся с... правым рулем! Возможно, поэтому и продажи были «гомеопатическими» – в прошлом году в Германии, например, их приобрели лишь 178 бюргеров. Была и вторая причина – ну что это, в самом деле, за спорткар с двигателем в 659 кубиков? И вот – все изменилось: отныне руль занял подобающее ему место слева, а рабочий объем двигателя вырос вдвое! Не изменилась только... цена. Новый «Копен» по-прежнему стоит от 17 200 евро.

Подвеска, созданная фирмой «Магна-Штейр», настроена по-боевому, и малыш удивительно стабильно держит колею вплоть до максимальной скорости. Двигатель, заимствованный у «Тойоты-Ярис», позволяет седокам в полной мере насладиться ездой с ветерком, особенно если подождать 20 с, пока электроприводы не сложат алюминиевую крышу за спинками сидений. А какое чувство локтя дарит ширина авто, не доходящая даже до полутора метров! При этом нет никакой нужды беспокоиться о багаже, поскольку его все равно некуда положить: объем багажника под сложенной крышей всего... 14 л!

Зато на месте кондиционер, полный «электропакет», подушки безопасности, системы ABS и электронного распределения тормозных усилий. Нет разве что ESP, но она для спортивного вождения только помеха. И вот ведь что поражает: с прежним мотором «Копен» развивал лишь на 10 км/ч меньше, а «кушал» почти на поллитра... больше! Так что главным достоинством стал заметно более резвый разгон до сотни, сократившийся на целых 2,2 с...

DAIHATSU COPEN

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1298 см^3; мощность – 64 кВт/87 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 120 Н·м при 3200 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2225 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3440x1475x1245 мм; объем багажника – 14 л; снаряженная масса – 1040 кг. Колеса – 175/65R14.
- Макс. скорость – 180 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,0 л/100 км.



КОРОТКО

Пожарный департамент города Ирвин в штате Калифорния получил 10 гибридных «Мазда-Трибьют HEV», чтобы в ходе их эксплуатации собрать данные для окончательной



доводки автомобиля, который позволит экономить до 74% топлива и не «дымить» на пожаре.

Министр обороны РФ Сергей Иванов пообещал, что уже в этом году будут сняты все ограничения в системе навигации ГЛОНАСС и ей смогут пользоваться все желающие. Кроме того, к 2009 году число спутников настолько увеличат, что система станет глобальной наравне с американской GPS. Осталось лишь наладить производство отечественных бортовых навигаторов. Западные «не понимают» сигналы российских спутников – наследие холодной войны.

В Германии проведен крэш-тест легкового автомобиля, переоборудованного на сжатый газ. Утверждения о пожаробезопасности таких авто нашли в этом тесте подтверждение, но баллоны при наезде сзади со скоростью 48 км/ч нанесли серьезные травмы манекенам на задних сиденьях.



FORD RANGER TIPPER

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х12х2499 см³; мощность – 80 кВт/109 л.с.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный 2-дверный; габарит (длина х ширина х высота) – 5054х1720х1840 мм; внутренние размеры кузова – 2286х1660 мм; снаряженная масса – 1910 кг, полная – 2845 кг. Колеса – 235/75R15.

САМОСВАЛЬНЫЙ ХОД «РЕЙНДЖЕРА»

В конце года появится новый стильный пикап «Форд-Рейнджер». Пока же старичок обзавелся самосвальной версией «Типпер».

Вот уж, действительно, по-настоящему утилитарный пикап! Если нужно перевезти, в том числе и по бездорожью, груз массой около тонны, «Рейнджер-Типпер» – то, что нужно. При этом есть место и для ценных вещей, которые не хочется возить у всех на виду: под кузовом размещена пара довольно объемистых стальных ящиков.

И все же «Рейнджер» в соответствии с имиджем не имеет права стать со временем заурядным грузовиком со ржавой латаной-перелатаной платформой. Поэтому пол ее сделали из оцинкованной стали толщиной 2,5 мм и покрыли порошковой эмалью, а борта высотой 350 мм и вовсе трехслойные: в центре сталь, снаружи алюминий.



Проходимость самосвала, конечно, на высоте – он справится даже с водной преградой глубиной 450 мм, но ничто не дается даром: чтобы заполнить кузов, придется поднимать груз на 940 мм. Обратный процесс займет считанные секунды – нажатие кнопки и гидроцилиндр наклонит платформу на 40°. Вряд ли после этого на ней что-либо останется. Из соображений безопасности компьютер не позволит проделать такой трюк на ходу. Давление в гидросистеме создает специальный электронасос мощностью 800 Вт.

УАЗ: КОМПЛЕКС ДИАГНОСТИКИ

Завод занят реализацией нового проекта – реконструкцией главного конвейера, на котором создают участок сдачи и комплексной диагностики автомобилей. Все работы планируют завершить оперативно без остановки действующего производства. На участке размещают все необходимое для проверки систем управления работой двигателя, тормозов, электрооборудования, водонепроницаемости кузова (в «камере дождевания»), геометрии колес, косметической отделки. Здесь за год пройдут полную диагностику 30 тыс. автомобилей – каждые 30 минут со смотрового стенда сойдет автомобиль, проверенный в соответствии с современными требованиями.

КУДА ПОЕДУТ НАШИ?

Весной пришли сообщения о том, в каких зарубежных гоночных сериях стартуют российские пилоты. Команда «ЛУКойл Рейсинг» переводит Михаила Алешина из формулы «Рено-2000» в более мощный класс «Рено-3,5». Его прошлогодний партнер Сергей Афанасьев еще на сезон остается в «Рено-2000». Команда «СпортГараж» объявила, что Тимур Садрединов (ему 16 лет) по приглашению «Фольксваген Моторспорт» отправится на немецкий Кубок «Фольксвагена-Поло». Наконец, завсегдатай европейских трасс Алексей Васильев останется верен «Гран Туризмо». В его планах – все этапы серии LMES и старт в «24 часах Ле-Мана». Лет пять назад мы о подобном «раскладе» и не мечтали.

КОРОТКО

- Английская фирма «Бинц», занятая переделкой автомобилей на заказ, получила на форуме дизайнеров в Ганновере первый приз за… катафалк на базе «Мерседес-Бенца» E-класса. Что ж – и в этой специфической нише есть место для творчества художника…

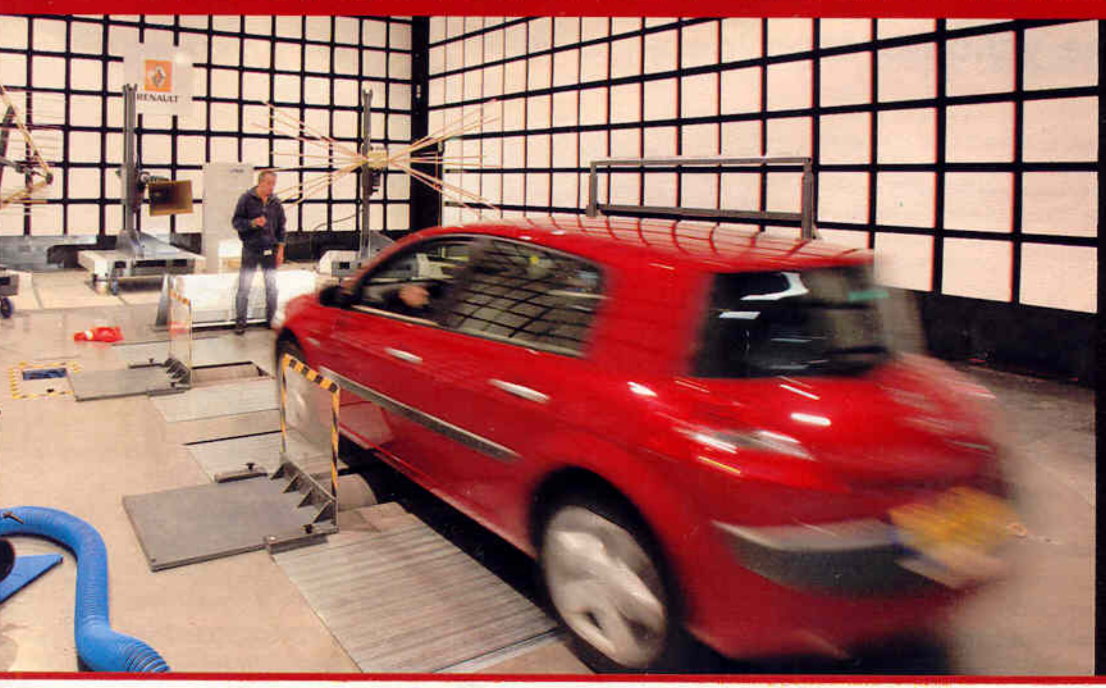


- Новый комплекс окраски и подготовки поверхности кузова компании Durr, установленный на Ижевском автозаводе, позволил с 1 апреля 2006 года увеличить срок гарантии от сквозной коррозии на кузова автомобилей ВАЗ-21043 и ИЖ-27175 – до 4 и 3 лет соответственно. С 1 июля «Иж-Авто» полностью переходит на двигатели, соответствующие нормам Евро II.

- Фирма «Тойота» испытывает гибридный «Приус CNG», в котором бензин заменен так называемым биогазом, получаемым в ходе брожения органических отходов. Автомобиль с баллонами стал на 75 кг тяжелее, зато абсолютно экологичен! По оценкам специалистов, к 2030 году биогаз мог бы покрыть 1/5 всей потребности в топливе.

- На выставке SafetyExpo ученые Фраунгофферовского института из Дармштадта показали систему запирания дверей на случай ДТП с материалами, имеющими эффект памяти. Детали из них по команде датчиков блокируют дверь в проеме еще до бокового удара, чем повышают жесткость кузова, а после возвращаются в исходное состояние, позволяя открыть двери.

НЕ ЗАГЛОХНЕТ В ПУТИ...



Современные автомобили с развитой бортовой электроникой весьма надежны, но иногда дают сбои вблизи источников электромагнитных волн. Чтобы исключить или хотя бы свести к минимуму вероятность пагубного влияния радиопередатчиков, радаров и т. п., «Рено» запустил в Нормандии новый стенд. Он предназначен для испытаний на так называемую «электромагнитную совместимость». Здесь автомобиль помещают в «клетку Фарадея» и бомбардируют излучениями самых разных частот и форм импульсов. Полную трехмерную картину получают всего за два часа, тогда как раньше на измерения в одной плоскости уходило более двух дней!

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. МАЙ

Дата	Название	Место
11–13	**«Черноморский автосалон», 7-я специализированная выставка продукции автомобильной промышленности**	Сочи, Театральная площадь Зимнего театра
11–13	**«Авто-Экспо-2006»**	Барнаул, Дворец зрелищ и спорта, пр. Социалистический, 93
16–19	**«Транспорт. Дорожная техника-2006»**	Новокузнецк, Кузбасская ярмарка, ул. Орджоникидзе, 18
16–19	**«Автосалон. Автотехсервис. Уралтранс-2006»**	Уфа, Уфимский дворец спорта, ул. Р. Зорге, 41
17–19	**«Автостарт-2006»,** 4-я Межрегиональная выставка	Воронеж, Дворец творчества детей и молодежи, пл. Детей, д. 1
18–20	**«Автотехсервис-2006»,** 6-я Всероссийская специализированная выставка	Волгоград, Дворец спорта, пр. Ленина, 65
18–21	**«Ярославский автосалон-2006»,** 1-я межрегиональная выставка-шоу	Городской культурно-выставочный комплекс «Старый город», ул. Свободы, 46
18–21	**«Автомир. Саратов-2006»,** 7-я специализированная международная выставка. Автомобили, транспорт, моторная техника	Саратов, Манеж Дворца спорта, ул. Чернышевского, 63
18–21	Московский Международный **«Салон полноприводных автомобилей»**	Москва, ВЦ «Крокус Экспо», пав. 1, зал 3
18–21	**«АвтоНовЭкспо-2006», 4-я специализированная выставка**	Великий Новгород, Выставочный центр «АРКАДА» Новгородской ТПП, ул. Германа, 1а
25–27	**«Автоэкспо-2006»,** 10-я Международная выставка	Калининград, выставочный центр «Балтик-Экспо», ул. Октябрьская, 3а
27–31	**«Мини-автомобиль-2006»**	Москва, Парк Победы на Поклонной горе
30–02.06	XI специализированная выставка **«Автосалон»**	Тюмень, Выставочный зал, ул. Севастопольская, 12

СКРОМНОСТЬ ОЛИГАРХОВ

Журнал «Форбс» сообщил, на каких авто ездят богатейшие люди планеты. Так, Билл Гейтс обожает свои два «порше»... 1991 и 1998 годов выпуска; Ингвар Кампард, владелец и основатель ИКЕА, пользуется обычно... рейсовым автобусом, но иногда садится за руль собственного тринадцатилетнего «Вольво-240GL». А вот у племянника короля Саудовской Аравии принца Аль-Валида есть пара... «дэу-матизов». Впрочем, ему же принадлежат и акции «Дэу».



КОРОЛЬ ХАЙВЭЕВ

На грузовом автосалоне в Луисвилле (США) «Вольво» представила новые капотные тягачи. Кабины новинок богато оснащены, а их аэродинамика позволяет экономить немало топлива. Под огромным капотом флагмана VT880 – новый мощный 16-литровый двигатель местной (американской) сборки.

400–500 МИЛЛИАРДОВ!

Столько ежегодно теряет экономика страны из-за бездорожья и никудышного состояния автодорожной сети России. Эти цифры прозвучали за «круглым столом», который обсуждал роль автомобильных дорог в реализации национальных проектов. Выступавший там президент Торгово-промышленной палаты РФ Евгений Примаков привел такие данные. За последние пять лет число населенных пунктов, не имеющих круглогодичного сообщения по дорогам с твердым покрытием, выросло с 33 до 50 тысяч, а на региональной дорожной сети за последние пять лет в три раза сокращен ввод новых и ремонт существующих дорог. Доколе этот острейший для экономики страны, для жизни граждан вопрос будет отодвигаться «на потом»? Первым ответом станет закон о платных дорогах, который рассматривается на весенней сессии Госдумы. О нем ЗР расскажет в ближайших номерах.





ТЕЙЛОРЫ-РЕКОРДСМЕНЫ

Супруги Элен и Джон Тейлор (Австралия) установили мировой рекорд, совершив кругосветное путешествие за 78 дней на 24 полных заправках бака своего «Фольксвагена-Гольф» с двигателем FSI 1,6. На пути в 28 970 км средний расход топлива у них составил 4,5 л/100 км, при том, что по данным производителя аппетит этой модели около 7 л/100 км. Нельзя не сказать о мужестве водителя. Одержимый футболом в юности, он потом перенес две тяжелейшие болезни: печени и... рак груди (последнее у мужчин бывает крайне редко). Теперь у Тейлоров все в порядке: выросли трое детей, каждый из которых сам участвует в рекордных заездах по дорогам Европы, Индонезии и Австралии.

В ПОГОНЕ ЗА ЗОЛОТОМ И ПРИКЛЮЧЕНИЯМИ

Игорь Моржаретто, Андрей Кочетов. Фото авторов

«СБОР «ТОЧЕК». 2 ЧАСА НОЧИ, –21°С, УССУРИЙСК

Уже битый час мы петляем по этому темному и запутанному городу безо всякого толку. Красная стрелка на экране ноутбука показывает, что заветная цель где-то совсем рядом, но колеса пикапа то и дело утыкаются в рельсы очередной железнодорожной ветки. Такое ощущение, что этот город опутан железными дорогами! И спросить-то не у кого! Вдруг видим – навстречу бредет мужчина в спецовке путевого рабочего.

– Добрый вечер! – вежливо обращается к нему штурман. – А не подскажете, где у вас тут стоит паровоз, в котором сожгли Лазо?

Железнодорожник внимательно смотрит на Андрея, на наш вседорожник, разукрашенный рекламными наклейка-



Увы, бывало и такое…

А кому из нас легко?

ми, потом вдруг отвечает вопросом на вопрос:

– А вы сами-то откуда?

– Из Москвы!

– А, тогда понятно… – звучит, как диагноз. Действительно, кому еще понадобится среди ночи искать памятник героям гражданской войны? – Езжайте налево, через тоннель – и сами увидите.

– Спасибо! – и мы срываемся с места.

Есть очередная «точка»! Короткая остановка, фотографируемся на фоне черной громады паровоза и едем дальше – до финиша осталось чуть меньше 200 км, чуть меньше трех часов и еще три точки культурной навигации….

Вторая «Экспедиция-Трофи» – трансконтинентальная гонка на вседорожниках – стартовала 23 февраля 2006-го от маяка Белокаменный в Мурманске; участие в ней приняли 28 команд. В каждой – двое мужчин и одна женщина. Главный приз – 10 кг золота. За него боролись экипажи из России, Латвии, Великобритании и США. В этом году появилась новая номинация – «Культурная навигация». Участники должны были не просто пройти за определенное время каждый из семи этапов (скажем, Пермь – Новосибирск или Хабаровск – Владивосток), но и обнаружить некое количество точек, находящихся вблизи маршрута. Например, начало знаменитой «Осударевой дороги», уникальная Кунгурская пещера в Пермском крае, могила легендарного проводника Дерсу Узала или тот же паровоз в Уссурийске. В поисках некоторых из них приходилось отклоняться от основных федеральных трасс на расстояние до 400 км. Но дело это оказалось настолько увлекательным, что даже выбывшие из «золотого зачета» команды с маршрута не сходили и продолжали искать!

ЛЮДИ И ВРЕМЯ. 6 УТРА, –17°C, ЧИТА

Сегодня у всех участников гонки редкая возможность для отдыха. Вчера с утра был непростой спецучасток на озере Байкал: за два часа по приборам надо было найти спрятанные в торосах оранжевые метки. Потом почти сто километров по льду озера с черепашьей скоростью в колонне. Это выматывает больше, чем обычная дорога. Как только выбрались на берег, некоторые экипажи рванули с места в карьер… Результат



Спецучасток «Хибины» на озере Малый Вудьявр. Такого никто не ожидал…


Отдых в походно-полевых условиях.

Очередная «точка» пряталась в торосах. Фото на память… для арбитров.

так сладко и с удовольствием не спали! При этом на соседнем лежаке посапывал человек, про которого точно знали, что он долларовый миллионер.

Среди участников самые разные люди, в первую очередь, представители среднего класса, сделавшие карьеру и себя: бизнесмены, банкиры, менеджеры… Для них существовало два пути, чтобы попасть в экспедицию. Первый – пройти региональные отборочные соревнования, где победители получали право на участие в приключении и в придачу – «казенный» вседорожник «Мицубиси-L200». По второму пути пошли корпоративные команды на собственных машинах – они заплатили вступительный взнос (говорят, очень немаленький). На трассе же все были равны, но не все оказались готовы к испытаниям. Так, еще в Перми вышли из борьбы британские представители сборного экипажа «Йоркширские терьеры», сославшись на сильную усталость. Англичане не были подготовлены к жестким условиям, недосыпу, трудностям дорог …


На льду Байкала мы жарили самую длинную в мире сосиску – 18 м 15 см!

плачевный: один вседорожник улетел в кювет, другой – въехал под лесовоз. Слава богу, все живы и целы, но для их экипажей гонка закончилась…

Остальные махнули в ночной перегон до Читы (это около 1000 км, если по прямой, а ведь надо еще и «точки» собирать). К установленному времени на стадион успели не все: лидер гонки – команда «Ночные волки» опоздала на 6 минут и из зачета выбыла. Другие участники получили редкую возможность отдохнуть – к их услугам были три душевые кабинки и тоненькие матрасы на полу спортивного зала. Честно говоря, мы давно

МЫ И «АДМИРАЛ». 4 ЧАСА УТРА, –38°С, ГДЕ-ТО В РАЙОНЕ СТАНЦИИ СКОВОРОДИНО

Уже более десяти часов как мы едем по строящейся трассе Чита–Хабаровск. Сначала нас приняла добротная дорога (местами грунтовая), по которой наш пикап буквально летел со средней скоростью под 100 км/ч, но удовольствие окончилось довольно быстро. На границе Читинской и Амурской областей – грандиозная стройка, работы не прекращаются даже ночью почти в 40-градусный мороз! Со стороны очень красиво – в свете прожекторов работают фантастические громадные дорожные машины, туда-сюда снуют скреперы, грейдеры, гигантские самосвалы… В жизни же несколько отрезков трассы (вернее, того, что когда-то будет трассой) общей длиной около 200 км даются огромным трудом и напряжением, даже для подготовленного экипажа на настоящем вседорожнике. Приходится лавировать между строительными машинами, преодолевая завалы и откосы, объезжать самые непроходимые участки по таким дорогам, что не снились многим опытным раллистам.

По байкальскому льду.





Курс – на Владивосток!

Никто не думал, что золото получит экипаж «Мульт и Ко» на старенькой «Тойоте».

«Апофеозом» стал крутой, почти двухкилометровый обледенелый подъем на перевал высотой более 1000 м, где две машины разъехаться не могли по определению. Брать его можно было только с ходу: слева – крутой обрыв, справа – отвесная скала, и не дай бог, кто-то вдруг поедет навстречу… Тогда – или прыгать в пропасть, или лезть на стенку. При этом участники экспедиции двигаются поодиночке, и на ночной пустынной дороге, где нет никакой связи, каждый отвечает сам за себя.

От непрерывной тряски и мороза на нашем пикапе между Читой и Благовещенском наполовину отказала печка – видимо, «зависла» одна из заслонок. И если в ноги водителю дул теплый воздух, то штурману доставался поток ледяного. Когда за бортом –38°С, это не слишком радует… Впрочем, и это пережили, а днем удалось неисправность ликвидировать. Иных серьезных проблем с китайским пикапом «Адмирал», на котором от Москвы до Владивостока доехала команда «За рулем» (мы участвовали вне зачета и на золото не претендовали), не было. Подробный рассказ о технике – в следующем номере. «Китаец» держался с достоинством, хотя конкуренция была нешуточной. Основу «парка» экспедиции составляли японские «мицубиси-L200»; было еще несколько вседорожников «Мицубиси-Паджеро Спорт» и «Тойота-Ленд Крузер». До финиша дошли далеко не все.

ТРИУМФ «МУЛЬТИКОВ». 8 МАРТА, ВЛАДИВОСТОК

А вот победу неожиданно для всех одержала команда из Екатеринбурга «Мульт и Ко» – Вячеслав Филиппенков, Андрей Трукан и Олеся Каримова. Мы все удивлялись, как вообще машина «мультиков» выдерживает такие нагрузки и продолжает ехать! По словам членов команды, они купили старенькую «Тойоту-Хай Люкс Сюрф» 1986 года выпуска за три месяца до старта по смешной цене – 14 тысяч рублей! Ее облегчили «до невозможности», зато оснастили двигателем от спортивной «Тойоты-Селика GT». На предстартовую техническую комиссию в Мурманск ребята приехали практически на сырой машине и чуть было не опоздали. Неродная коробка передач все время барахлила, ее то и дело приходилось ремонтировать, и часть дороги «мультики» проделали на буксире. А на самом последнем этапе Слава Филиппенков эффектно влетел на финиш через высокую насыпь – и выиграл 10 кг чистого золота! Буквально «на честном слове и на одном крыле»…

А что дальше? Позади у участников гонки 16 900 километров по России, незабываемые приключения и… надежда на то, что экспедиция продолжится. Уже объявили, что теперь «Трофи» меняет формат и будет проходить раз в два года. Однако в следующем, 2007-м стартует новый проект – Expedition Around the World. В гонке «через весь мир» примут участие команды из экспедиций прошлых лет (это будут двухнедельные этапы на разных континентах). Поедем?..



Маяк во Владивостоке: мы дошли!

LADA 110

1,6 л, 89 л.с., комплектация «норма», 238 200 руб. ($8600).

DAEWOO NEXIA

1,5 л, 85 л.с., комплектация GLE, $11 000.

CHEVROLET LANOS

1,5 л, 86 л.с., комплектация стандартная, металлик $9140.

СДЕЛАНО В СССР

Юрий Нечетов. Фото: Константин Якубов



LADA KALINA

1,6 л, 81 л.с., комплектация «стандарт», 227 000 руб. ($8200).

RENAULT LOGAN

1,4 л, 75 л.с., комплектация Expression, опции, $11 599.

Еще недавно мы привычно делили автомобили на отечественные и иностранные, первым прощая за невысокую цену огрехи качества и придирчиво выискивая недостатки у вторых. Времена меняются, и сегодня самые дорогие российские автомобили вплотную сошлись с наиболее доступными иномарками на рубеже $9000. Именно к этой сумме приближаются, а нередко и превышают ее, реальные цены в автосалонах на «Ладу-110» и «Калину». С нее же начинаются прайс-листы узбекской старушки «Дэу-Нексия», зрелого «Шевроле-Ланос» с Украины и юного «француза» из Москвы «Рено-Логан». А значит, судить их будем по единому стандарту.

LADA 110

Издалека в потоке иномарок топ-модель АВТОВАЗа выглядит вполне пристойно – сияет металлик, грузность форм скрадывает какой-нибудь тюнинговый «обвес». А вблизи? На порогах наконец появилась накладка, но некрашеная, страшноватого вида и из АБС-пластика – опять обходные технологии? Спереди у всех «десяток» теперь электростеклоподъемники – сначала они со стоном выбирают люфт и лишь потом опускают стекла. Увы, не полностью.

Как и у пожилых «Нексии» и «Ланоса», у «Лады» низкий и тесный салон: усаживаясь, нужно пригибать голову; спереди в меру просторно, сзади взрослый мужчина сидит впритык, упираясь затылком



LADA 110

- «Десятое» семейство выпускается на Волжском автозаводе с 1996 года и включает седан «Лада-110» (ВАЗ-2110), универсал «Лада-111» (ВАЗ-2111) и 5-дверный хэтчбек «Лада-112» (ВАЗ-2112).
- **Двигатели:** бензиновые 1,6 л (81 или 89 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** «норма», «люкс».
- **Цена:** 231 100–260 486 руб. ($8340–9400).

У «Лады-110» наиболее современный и мощный мотор – 1,6 л, 16 клапанов, 89 л.с. – он потребляет только 95-й бензин.

и коленями. Кресла мягкие, но излишне вогнутая спинка сжимает грудную клетку, а торсионы при коротеньком продольном перемещении звенят, как взводимые пружины.

Механизмы подтягивания ремней работают через раз. Руль имеет регулировку по высоте, но тонковат, дышит в руках и покрыт не рифлением, а заусенцами. Подрулевые переключатели торчат на разной высоте… Ходы рычага коробки передач велики, педаль акселератора провалена вниз, тугое сцепление «берет» в самом конце хода. На ходу зудят органы управления, скрипит и гремит салон, погромыхивает подвеска, постукивает рулевое управление.



Главный недостаток салона, как и всей машины, не устаревший дизайн, а низкое качество изготовления.



Дилер установил тюнинговую приборную панель – броско, но читается хуже штатной.

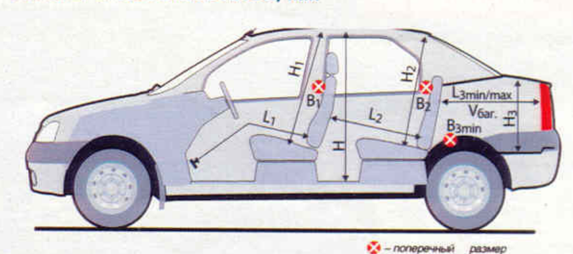


Съемные боковые сегменты спинки – с некрашеной (!) арматурой, крышка лючка для лыж прикручена саморезами.



Только «десятка» предлагает задним пассажирам пару подголовников и центральный подлокотник.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
L_1	915–1060	975–1130	955–1130	925–1110	920–1095
L_2	655–840	600–780	605–810	625–855	645–865
H	1150	1150	1190	1160	1200
H_1	975	980	1000	990	995
H_2	945	920	935	940	960
B_1	1355	1345	1385	1355	1385
B_2	1345	1340	1355	1355	1410
$L_{3min/max}$	930	975	885/1505	895/1535	1015
$B_{3\,min}$	915	1000	960	995	1020
H_3	510	495	565	550	570
$V_{6аг.}$, л	388	428	376	364	392

Общая оценка **7,0**

LADA 110 – ОБЩЕПРИНЯТЫЕ В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ ТРЕБОВАНИЯ ОКАЗАЛИСЬ СЛИШКОМ СТРОГИ ДЛЯ «ДЕСЯТКИ». УЧИТЫВАЯ НИЗКОЕ КАЧЕСТВО, ЦЕНА ДОЛЖНА БЫТЬ РАЗА В ПОЛТОРА НИЖЕ.


Неплохая динамика, экономичный мотор, большой дорожный просвет, энергоемкая подвеска, подголовники во втором ряду.

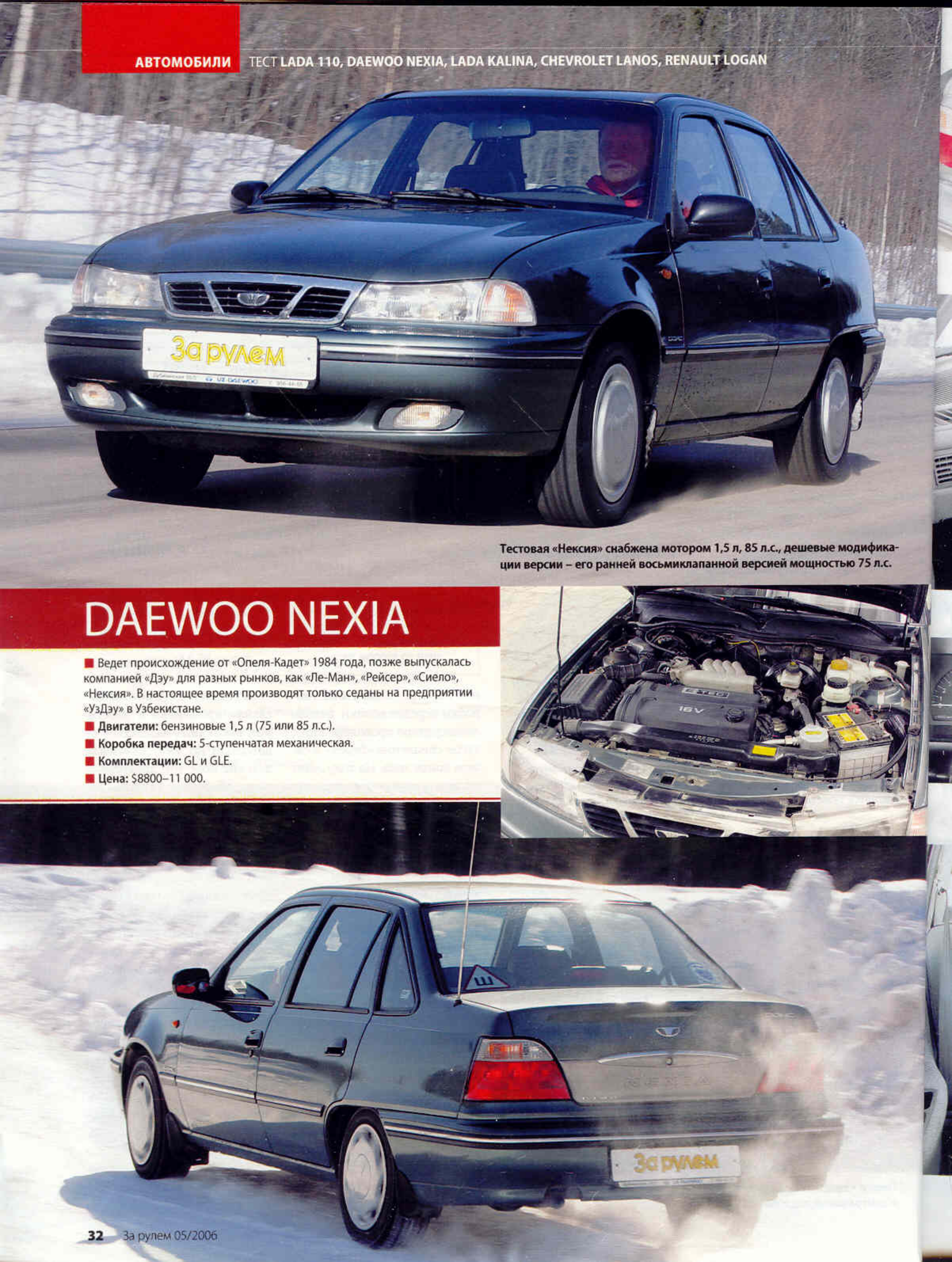

Низкое качество изготовления, нечеткие органы управления, тесноватый в задней части салон, шумный мотор, только 95-й бензин.

Впрочем, есть и светлые моменты. Например, довольно мощный, экономичный, пусть и шумный мотор 1,6 л обеспечивает машине неплохую динамику. Дорожный просвет традиционно большой, энергоемкая подвеска хорошо приспособлена к российским дорогам, хотя мелкие неровности в повороте подчас обрабатывает с характерным ерзаньем из-за отрыва колеса от покрытия. Ватное рулевое управление не способствует точному и быстрому маневру, но щадит водителя, прощает огрехи и удобно в дальних поездках.

Большую часть жизни «десятка» пребывала в категории подающих надежды – ее доводили до ума, изживали детские болезни, ликвидировали обходные технологии. Дескать, еще чуть-чуть – и получится отличный автомобиль. Однако минуло уже десять (!) лет, сменилось два поколения конкурентов, вызрела «Калина» – и на утенка, так и не ставшего лебедем, похоже, махнули рукой. Считаете, придирки? А вы посмотрите еще раз на ценник…

DAEWOO NEXIA

Эта машина более чем вдвое старше немолодой «десятки»: она ровесница древнего «восьмого» семейства и, строго говоря, давно устарела. Крохотные дверные ручки изнутри приходится цеплять одним пальцем, громковато хлопают двери, но закрываются с первой попытки. В тесном салоне даже пассажир



Тестовая «Нексия» снабжена мотором 1,5 л, 85 л.с., дешевые модификации версии – его ранней восьмиклапанной версией мощностью 75 л.с.

DAEWOO NEXIA

- Ведет происхождение от «Опеля-Кадет» 1984 года, позже выпускалась компанией «Дэу» для разных рынков, как «Ле-Ман», «Рейсер», «Сиело», «Нексия». В настоящее время производят только седаны на предприятии «УзДэу» в Узбекистане.
- **Двигатели:** бензиновые 1,5 л (75 или 85 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** GL и GLE.
- **Цена:** $8800–11 000.



Багажник незнаком с понятием «трансформация», проем поджат фонарями, зато объем рекордный – мы намерили 428 л.



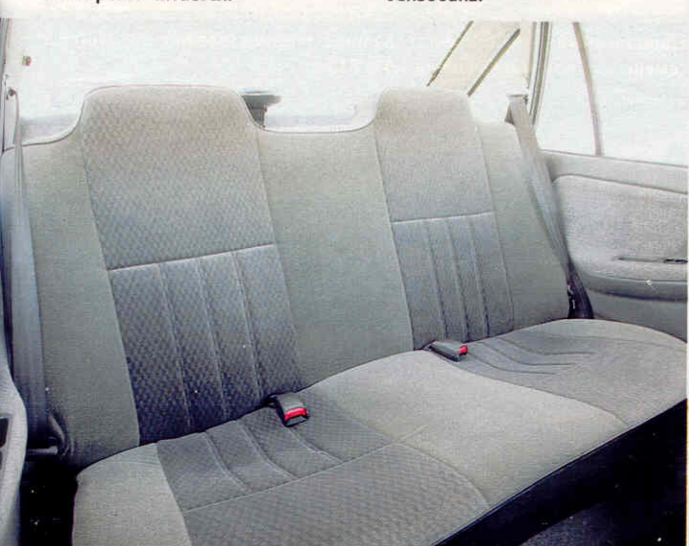
Салон «Нексии» хотя и устарел по дизайну, зато собран аккуратно и не дребезжит на ходу.



Панель приборов обходится без жидкокристаллических дисплеев, но хорошо читается.



У старушки «Нексии» есть электрозамки багажника и лючка бензобака.



Заднее сиденье самое тесное, удобно здесь лишь пассажиру совсем небольшого роста.

КОМПЛЕКТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ (НАЧАЛЬНЫЕ ИСПОЛНЕНИЯ ДО $9000)

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Двигатель мощность, л. с.	1,6 л 89	1,5 л 75	1,6 л 81	1,5 л 86	1,4 л 75
Комплектация	«норма»	GL	«стандарт»	стандартная	Authentique
Цена	$8600	$8800	$8200	$8990	$8999
Центральный замок	+	–	+	–	–
Противотуманные фары	+	–	–	–	–
Электростеклоподъемники (передние/задние)	+/–	–/–	+/–	–/–	–/–
Регулируемая рулевая колонка (высота/длина)	+/–	–/–	+/–	–/–	–/–
Усилитель руля	–	–	+	–	–
Подушки безопасности (кол-во)	–	–	–	1	1
Защита моторного отсека	+	–	–	–	+

КОМФОРТ В «БАЗЕ»

Тестовые «Нексия» и «Логан» оказались в достаточно богатых комплектациях, если же сравнивать товарные машины до $9000, вырисовывается следующая картина. Наши марки оснащены богаче, безусловный лидер «Калина» – лишь у нее есть усилитель руля и маршрутный компьютер. Незатейливость базового оборудования в меру сил разнообразят дилеры. Иномарки оснащены по минимуму, зато предлагают подушку безопасности. ABS здесь не водятся, но запасные колеса у всех полноразмерные – специфика стран третьего мира…

Общая оценка **7,1**

DAEWOO NEXIA – ПО СОВОКУПНОСТИ КАЧЕСТВ УСТАРЕВШАЯ МАШИНА ЕЩЕ ДОЛГО МОЖЕТ ПРИВЛЕКАТЬ НЕКРУПНОГО НЕБОГАТОГО ПОКУПАТЕЛЯ.



Неплохая динамика (с мотором 85 л.с.), вместительный багажник, отработанная конструкция, весьма длительная гарантия.

Архаичный и тесный, особенно сзади, салон, низко расположенный руль без регулировок, скромный дорожный просвет, отсутствие трансформаций багажника, малый пробег между ТО.

ростом 180 см чувствует себя переростком, постоянно во что-то упираясь. А наиболее упитанный эксперт просто не смог протиснуться назад в тесный и неудобный проем.

Расположение большого тонкого руля оптимально лишь для водителя ростом не выше 160 см, у более рослых он лежит на бедрах и отчасти перекрывает приборы. Регулировок нет, сесть за баранку непросто, приходится выворачивать ногу. Мягкое аморфное сиденье установлено почему-то левее руля, спинка со ступенчатой регулировкой хлипковата и дышит под нажимом. Ногам тесно: в зимней обуви топчешь две педали сразу.

Великоваты ходы рычага коробки, хотя с передачей не промахнешься. В начальной комплектации GL нет даже тахометра (на тестовой машине GLE есть), зато почти всегда встроена простенькая магнитола.

На ходу машина валкая, склонна к раскачке и пробоям подвески, но достаточно мягкая, что вполне сочетается с «длинным» рулем с большим передаточным отношением. Динамика умеренная, а с более мощным шестнадцатиклапанным агрегатом, который дороже на $500, –



LADA KALINA

- Выпуск «Калины» с кузовом седан (ВАЗ-1118) начался в 2005 году. Готовятся к производству универсал ВАЗ-1117 и 5-дверный хэтчбек ВАЗ-1119.
- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (81 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** «стандарт».
- **Цена:** 227 000 руб. ($8200).

Единственный силовой агрегат «Калины» позаимствован у «десятого» семейства – восьмиклапанник 1,6 л, 81 л.с.



Благодаря параллелограммным петлям багажник очень вместителен, да еще и трансформируется.



Если не придираться к деталям, салон выглядит неплохо и достаточно современно.



Панель приборов проста, но на ней есть даже указатель забортной температуры.



Перчаточный ящик очень маленький – ни инструкция, ни дорожный атлас не поместятся.



Сзади неожиданно просторно. Только у «Калины» все ремни трехточечные. Подголовники отсутствуют, как и у большинства соперников.

Общая оценка

7,4

LADA KALINA – ВНУТРИ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫГЛЯДИТ СНАРУЖИ. ЗАДУМАНА ОТЛИЧНО, НО ВСЕ ПОРТЯТ НЕДОВЕДЕННОСТЬ И КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ.



Относительно богатая комплектация, большие дверные проемы, высокий просторный салон, немалый дорожный просвет, энергоемкая подвеска, отличный обзор.



Невысокое качество изготовления, «пустое» рулевое управление, невнятные реакции, повышенные шум и вибрации, отсутствие модификаций.

даже неплохая, при этом оба мотора довольствуются 92-м бензином. Брызговика под моторным отсеком нет, а просвет всего 125 мм. Обслуживание самое частое, каждые 10 тыс. км или шесть месяцев против обычных двенадцати. Зато гарантия, хотя и с оговорками, рекордная – 100 тыс. км или пять лет.

В чем секрет многолетней популярности при таком обилии недостатков? Все очень просто – «Нексия» собрана руками, чего так не хватает отечественным автомобилям. Надежная отработанная конструкция, стабильное качество и разумная цена вполне способны перевешивать архаичность конструкции. А благодаря низкой себестоимости «Нексии» есть куда отступать под напором молодых конкурентов.

LADA KALINA

Самая современная из «нашемарок» на четверть метра короче остальных автомобилей, но благодаря новизне и немалой цене реально с ними конкурирует. Не сказать, что очень симпатична, яркими чертами не наделена, скорее, напоминает колобок на ножках. Просвету 185 мм могут позавидовать многие «паркетные» вездеходы. Кузов собран неплохо, с небольшими зазорами, хотя плоскости некоторых панелей не совпадают. Двери распахиваются почти на 90°, открывая большие проемы, однако промежуточная фиксация слабая: дотянуться из салона трудно. Посадку назад слева несколько затрудняет выступ под сиденьем – из-за малой длины машины подштамповка для бензобака выдается в салон.

Округлые формы интерьера – по моде трех-пятилетней давности, но в сравнении с любым отечественным автомобилем и большинством недорогих иномарок салон выглядит вполне современным. Да и собран аккуратнее, чем у «десятки», хотя огрехи заметны – где-то топорщится дешевый звонкий пластик, утлые внутренние ручки гнутся в руках, так же ленивы и разболтаны передние электростеклоподъемники.

Чем «Калина» радует, так это отличной обзорностью и неожиданным простором внутри – благодаря большой высоте кузова посадку удалось сделать вертикальной и экономной по длине. Здесь разместится даже экипаж рослых гренадеров, хотя задним придется сползти вниз под нависающим потолком. И багажу места хватит.

Положительные эмоции заканчиваются с поворотом ключа зажигания – всхлипы и рык мотора может заглушить только вой вентиляции. Вибрации и зуд сотрясают органы управления, размашистый рычаг коробки таскает за собой перекошенную накладку на тоннеле. Электроусилитель оптимизирован для парковки, но на дороге совершенно «пустой» руль опасен – водитель не чувствует положения колес и при быстром маневре, особенно на скользком покрытии, может «потерять» машину. Лишь в малой степени страхует не-



Силовой агрегат «Ланос» унаследовал от «Нексии» – 1,5 л, восемь клапанов и почему-то щедрые 86 л.с.

CHEVROLET LANOS

- Модель дебютировала в 1997 году как «Дэу-Ланос», три года спустя была модернизирована. Выпускалась в Корее и Польше до 2004-го, а также в России («Донинвест-Ассоль»). Сейчас производится на Украине под именем «Шевроле-Ланос» («Сенс») с кузовами седан и хэтчбек.
- **Двигатели:** бензиновые 1,3 и 1,5 л (70 и 86 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** стандартная.
- **Цена:** от $8990 (в Россию поставляют только седан 1,5 л).


Разрезная спинка откидывается на подушку, поэтому ровной грузовой площадки не получается.


Мрачноватый салон старомоден, беден по оснащению, но собран аккуратно, не скрипит и не дребезжит на ходу.


Тахометра нет, однако слабая звукоизоляция позволит контролировать мотор на слух.


Дистанционный привод замков багажника и лючка бензобака – мелочь, а приятно.


Сзади достаточно просторно для двух среднегабаритных мужчин, втроем можно высидеть минут десять.

Общая оценка **7,5**

CHEVROLET LANOS – ТЕСНОВАТЫЙ, СКРОМНО ОСНАЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ С УСТАРЕВШЕЙ ВНЕШНОСТЬЮ. НЕПЛОХО СОБРАН И ВПОЛНЕ СТОИТ СВОИХ ДЕНЕГ.

 Большой дорожный просвет, есть подушка безопасности.

 Вялый руль, плохая шумоизоляция, широкие передние стойки, тесноватый вверху салон, неудобная спинка заднего дивана, отсутствие модификаций.

логично большое передаточное отношение – руль делает более четырех оборотов от упора до упора.

Длинноходная энергоемкая подвеска хороша на колдобинах, но допускает большие крены, что в сочетании с «резиновым» управлением быстро заставит забыть о точном пилотаже. Машина плавает по дороге, как мыло в ванной, и выбирает траекторию, лишь более-менее сообразуясь с командами водителя. При меньших размерах «Калина» заметно тяжелее «десятки», с 81-сильным мотором показывает умеренную динамику и посредственную эластичность. Зато хороша шумоизоляция колесных арок.

CHEVROLET LANOS

А вот у «Ланоса» колеса, кажется, катятся прямо по ушам – посредственная шумо- и виброизоляция – самый крупный его недостаток. Впрочем, немаловажно, что на тестовой машине стояли довольно жесткие и шумные зимние шины.

Украинский «хлопчик» не балует богатством выбора: к нам пока поставляют только седаны в самой бедной комплектации, зато с водительской подушкой безопасности. Округлые формы кузова устарели, но собран автомобиль аккуратно. От мрачноватого темного салона без единой прямой линии веет модой десятилетней давности, однако панели из недорогого пластика пригнаны ровно и на ходу не скрипят. Вверху салон тесноват, передние и боковые стойки сильно завалены внутрь и вынуждают отодвигаться назад. К тому же у самой головы переднего пассажира торчит жесткая потолочная ручка, которую лучше демонтировать сразу, не успев набить шишки.

На задние места забираться непросто, верх двери завален внутрь, угол открывания невелик, а проем к тому же поджат выступающим гребешком над колесной аркой – в него прежде всего и упирается копчиком пассажир. Диван установлен низко, поэтому по высоте здесь вполне достаточно места, но спинка давит на пояс и оставляет без опоры лопатки. Запас в коленях минимальный, но все же здесь заметно просторнее, чем в «Нексии».

Водителю «Ланоса» несколько мешают в поворотах широкие передние стойки и неочищенные полосы вверху, которые оставляют коротенькие стеклоочистители. Сидеть удобно, хотя подушка кресла чуть маловата полному водителю, а продольной регулировки может не хватить рослому. Колонка руля установлена неподвижно, на подходящей высоте.

Руль без усилителя делает без малого пять оборотов – даже размашистые движения отзываются лишь небольшим изменением курса, а скорректировать быстро развивающийся занос можно просто не успеть. Все это настраивает на весьма спокойную езду. К ней же склоняют и умеренные тяговые возможности 1,5-литрового восьмиклапанника. Подвески неплохо справляются с неровностями, заботясь о приемлемом уровне комфорта.



У «Логана» самый скромный мотор среди соперников – 1,4 л, восемь клапанов, 75 л.с.

RENAULT LOGAN

- Модель дебютировала в 2004 году как «Дачия-Логан», год спустя под названием «Рено-Логан» началось производство в Москве на предприятии «Автофрамос». Выпускается с кузовом седан, в нынешнем году ожидается универсал.
- **Двигатели:** бензиновые 1,4 и 1,6 л (75 и 87 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Authentique, Expression, Privilege.
- **Цена:** $8999–12 099.



Багажник вместительный, но сиденье не раскладывается – это самый большой недостаток.



RENAULT LOGAN – СОВРЕМЕННЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ РАСПЛАЧИВАЕТСЯ ЗА СВОИ ДОСТОИНСТВА СЛАБЫМ МОТОРОМ, УПРОЩЕННЫМ ДИЗАЙНОМ И СКУПОЙ ОТДЕЛКОЙ.


Громадный салон, наличие в базе подушки безопасности, внятное точное управление, энергоемкие подвески, наличие защиты моторного отсека.


Скромный мотор, маленькие зеркала, нетрансформируемый багажник.



Центральная консоль развернута вниз и вынуждает нагибаться, например, для управления климатом.



Просторный задний диван легко вместит троих, но подголовники отсутствуют. Вместо ручек лишь подштамповки в дверях.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4265/1676/1420	4482/1662/1393	4040/1676/1500	4237/1678/1432	4250/1742/1525
база	2492	2520	2470	2520	2630
колея спереди/сзади	1410/1380	1400/1405	1430/1410	1405/1425	1466/1456
Объем багажника (VDA), л	450	530	400	395	510
Радиус поворота, м	5,5	5,4	5,2	4,9	5,3
Масса снаряженная/полная, кг	1040/1480	1085/1550	1070/1545	1070/1595	975/1535
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,0	12,2	13,0	12,5	13,0
Макс. скорость, км/ч	180	170	165	172	162
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/43	АИ-92/50	АИ-92/50	АИ-92/48	АИ-92/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,3/10,1/7,7	6,5/9,7/7,6	5,8/9,8/7,1	6,2/10,5/7,6	5,5/9,2/6,8
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/8	P4/8	P4/8
Рабочий объем, см³	1596	1498	1596	1498	1380
Степень сжатия	10,3	9,2	9,6	9,5	9,5
Мощность, кВт/л. с.	65/89 при 5000 об/мин	62/85 при 5600 об/мин	59/81 при 5200 об/мин	63/86 при 5800 об/мин	55/75 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	131 при 3700 об/мин	130 при 3200 об/мин	120 при 2800 об/мин	130 при 3400 об/мин	112 при 3000 об/мин
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5	M5	M5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/ з.х.	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/ 3,53	3,55/1,95/1,28/0,89/0,71/ 3,33	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/ 3,53	3,55/1,95/1,28/0,89/0,71/ 3,33	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/ 3,55
Главная передача	3,71	3,72	3,71	3,72	4,21
Ходовая часть					
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное	реечное с гидро-усилителем	реечное с электро-усилителем	реечное	реечное с гидро-усилителем
Тормоза: передние/ задние	дисковые вентилируе-мые/барабанные	дисковые вентилиру-емые/барабанные	дисковые вентилиру-емые/барабанные	дисковые вентилируе-мые/барабанные	дисковые / барабанные
Размер шин	175/65R14	175/65R14	175/70R13, 175/65R14, 185/60R14	175/65R14	185/70R14

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Снаряженная масса, кг	1065	1118	1111	1075	1100
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/ заднюю	638 (60)/427 (40)	683 (61)/435 (39)	666 (60)/445 (40)	646 (60)/429 (40)	678 (62)/422 (38)
Дорожный просвет, мм	170 (150*)	125	185 (170*)	160	150

*Просвет под защитой (опция).



RENAULT LOGAN

Оставим в стороне его спорный дизайн – в конце концов, это дело вкуса. А вот высокое качество изготовления – факт, как говорят, медицинский. Дверные проемы громадны – в машину не садишься, а буквально заходишь. Салон высоченный и широкий, здесь свободно поместятся пятеро нехилых баскетболистов! Вот только, закрывая двери, придется цепляться кончиками пальцев за скупые углубления в подлокотниках. Просторный «бюджетный» салон напоминает вместительную кабину грузовичка. Впрочем, это не упрек – просто аналогия…

Обзор из «Логана» был бы прекрасным – подкачали наружные зеркала. Управление удобное, рычаг коробки радует отличной избирательностью. Однако кое к чему придется привыкать. Например, к сигналу в торце левого подрулевого переключателя или

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ
(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Рабочее место водителя					
Сиденье	7	7	8	7	8
Органы управления	6	7	6	8	8
Обзор	7	7	8	7	8
Салон					
Передняя часть	6	7	8	7	8
Задняя часть	7	6	7	7	8
Багажник	7	6	8	8	6
Ходовые качества					
Динамика	8	8	8	8	7
Тормоза	7	7	7	8	8
Поведение на дороге	7	8	5	7	9
Комфорт					
Шум	5	8	5	6	8
Плавность хода	7	8	8	8	9
Климат	7	8	7	8	8
Приспособленность к России					
Геометрическая проходимость	9	6	10	8	9
Сервис	8	6	8	7	8
Эксплуатация	7	8	8	8	8
Общая оценка	**7,0**	**7,1**	**7,4**	**7,5**	**8,0**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Автомобили на тест предоставлены: Ghevrolet Lanos – «АВТОИМПОРТ», Renault Logan – «АВТОФРАМОС».



Юрий Нечетов: «Популярность отечественных автомобилей неуклонно падает. Без радикального улучшения качества они могут рассчитывать лишь на снисходительность тающей армии давних поклонников».

к не очень информативным столбикам указателей на панели приборов. Несколько западает педаль сцепления, но это, вероятно, недостаток конкретного автомобиля.

На ходу «Логан» радует быстрыми внятными реакциями и живым характером – в меру скромных возможностей базового 1,4-литрового мотора. Подвески, сочетающие комфорт, высокую энергоемкость и хорошую цепкость, заслуживают самых высоких оценок. Только у этой машины установлена прочная заводская защита моторного отсека (у «десятки» брызговик), под которой целых 150 мм просвета. Несколько гулким на ходу показался кузов. Основной же недостаток «Логана» – нетрансформируемый, хотя и вместительный багажник.

Возможно, вы вспомните еще один – большой тормозной путь из-за отсутствия ABS в самой дешевой версии (ЗР, 2005, № 12). Но ABS в этой пятерке нет ни у кого, и «Логан» в данном тесте тормозит не хуже остальных.

ПО ДЕНЬГАМ И МАШИНА

Дешево хорошо не бывает – истина из разряда вечных. За привлекательной ценой обычно скрывается или низкое качество изготовления, или пожилая конструкция. И в том, и другом случае у придирчивого покупателя возникают обоснованные претензии. □

К НАМ КОРАБЛЬ ПЛЫВЕТ

Сергей Канунников. Фото автора и «Тойота»

TOYOTA CAMRY



- Автомобиль шестого поколения представили в январе 2006-го в Детройте. Продавать будут в Японии, США, России, Казахстане, Израиле и некоторых странах Восточной Европы.
- **Двигатели:** бензиновые 2,4 и 3,5 л (167 и 277 л.с.). В США будет и гибрид: бензиновый двигатель 150 л.с. и электрический 105 кВт.
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая (2,4 л); 5- и 6-ступенчатая автоматическая (последняя с двигателем 3,5 л).
- **Комплектации:** R1–R5.
- **Цена в России:** $30 900–43 200.
- **Тестовый автомобиль:** 2,4 л, 167 л.с., 5-ступенчатый «автомат», комплектация R4, $36 400.

Усатый полицейский вдруг отвлекся от воспитательной работы с водителем яркой малолитражки, сфокусировав взгляд на большом сером седане. Это мы с «Тойотой-Кэмри» проплываем по запруженной барселонской улице. Конечно, страж порядка не останавливал для ревизии аптечки и сверки номеров. Его, как и многих водителей и пешеходов, заинтересовал автомобиль, которого в Западной Европе еще не видели. И не увидят…

ФИЛОСОФИЯ УДОВОЛЬСТВИЯ

«Кэмри» 2006 года во многом не такая, какой кажется на первый взгляд. Скажем, на фото автомобиль, особенно ярких теплых тонов, выглядит немного грузным, тяжеловесным. Живьем машина смотрится элегантней и изящней, хотя солидность и даже некая вальяжность присутствуют.

В дизайне пытаюсь найти мотивы, напетые стилистам «Тойоты» другими именитыми моделями. Что-то вроде бы читается… Но сказать, что «Кэмри» повторяет одну из них – покривить душой. Автомобиль узнаваем и умело вписан в нынешний корпоративный стиль «Тойоты». Покупатели солидных, но относительно недорогих седанов – люди, как правило, семейные, несколько консервативные. Им наверняка близок девиз «Кэмри»: удовольствие, но не спортивность. В эпоху, когда чуть не каждый второй автомобиль – от городских крох до высоких вседорожников – пытаются причислить к спортсменам, это признание звучит удивительно честно.

Да, ошеломляющего разгона от 2,4-литрового 167-сильного мотора ждать не следует. Но он (опять же!) вовсе не такой «малахольный», как о нем думаешь. Автомобиль уверенно ведет себя в потоке, созданном горячими, отнюдь не самыми законопослушными испанскими водителями. Да и на горных дорожках с крутыми подъема-





Форма двухэтажного задка продиктована не столько модой, сколько аэродинамикой. В том числе благодаря ему у «Тойоты» C_x=0,28, да и шума при движении – минимум.

ми ущемленным себя не чувствуешь. Конечно, «Кэмри» с 3,5-литровой «шестеркой» мощностью 277 л.с. – совсем другая. Вроде и не сильно нажал педаль, а на спидометре заметно больше разрешенных на этом участке 120 км/ч. Не дело для солидного бизнес-седана: не хватало еще шинами свистеть в виражах!

И РУЛЕВОМУ, И КАПИТАНУ

«Тойота» стремительно плывет по автостраде. Да, светлый салон, зрительно показавшийся очень просторным, таков и есть.

Мне очень редко выпадает роль пассажира, амплуа водителя как-то ближе. Опробовав на стоянке задний диван, оценив расстояние между ним и спинкой переднего кресла, невольно поймал себя на желании: покатал бы кто! Уж больно тут просторно, уютно, комфортно.

Найти любую кнопку в «Кэмри» – не проблема. Но вот отделка, по-моему, спорная. Светлый пластик в стиле техно в бизнес-седане? Почему бы нет, но в соседстве с ним вставки из желтоватого дерева выглядят инородно. Правда, многим как раз они и понравятся. Блок магнитола–климат-контроль, украшенный светло-зеленой пластмассой, смотрится совсем странно: это от какой машины?

Об эклектике заставляет забыть поведение машины.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
TOYOTA CAMRY

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4815
ширина	1820
высота	1460
база	2775
колея спереди	1575
сзади	1565
Объем багажника (VDA), л	535
Радиус поворота, м	5,9
Снаряженная масса, кг	1545
Топливо	АИ-91
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	9,9

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 2,4 л, 122,8 кВт/167 л.с. при 6000 об/мин, 224 Н·м при 4000 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, А5

■ Ходовая часть: подвеска спереди – независимая типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая двухрычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 215/60R16

База «Кэмри» выросла на 55 мм, на 30 мм – расстояние между рядами сидений. В машине шесть подушек безопасности. В богатой комплектации – руль с деревянной вставкой.

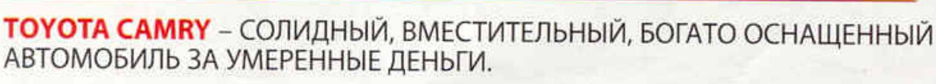


На месте водителя – просторно и удобно. Ни к одной кнопке или рычажку не придется привыкать. Все на своих местах, с понятным алгоритмом работы. Телефоном, магнитолой, климатом и бортовым компьютером можно пользоваться, не снимая рук с баранки.



В сложности, нелогичности управления ни магнитолу, ни климатическую установку не обвинишь. Но выглядят они так, словно взяты от модели подешевле.

Поток воздуха к задним сиденьям можно сделать очень интенсивным. Кстати, климатическая установка «Тойоты» снабжена плазмокластером – ионизатором, уменьшающим содержание в воздухе всякой гадости.



TOYOTA CAMRY – СОЛИДНЫЙ, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ, БОГАТО ОСНАЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЗА УМЕРЕННЫЕ ДЕНЬГИ.

 Просторный салон, хорошая управляемость, удачная «компромиссная» подвеска.

 Эклектичная, «не по чину» отделка интерьера.

В ней не только удобно, но и очень тихо. Двигатель напоминает о себе лишь в момент резкого ускорения в режиме кик-даун. Даже на 140 км/ч аэродинамический шум не громче приглушенного мурлыканья магнитолы. Так бы все плыл и плыл туда, за горизонт. Но как этот корабль поведет себя в агрессивной стихии?

ЛЕВО РУЛЯ, ПРАВО РУЛЯ!

Опять «Тойота» не оправдала ожидания! И опять... оказалась лучше. Не секрет, что основной экспортный рынок для «Кэмри» – США. Поэтому я предполагал, что машина окажется комфортной, но начнет раскачиваться на неровностях и проявлять валкость в крутых поворотах. Ничего подобного! Этому крейсеру волны нипочем. Перенастраивая подвеску для России и Восточной Европы, инженеры добились очень удачного компромисса: неровности, канавки почти неощутимы, но утомляющей раскачки нет и в помине.

К тому же судно очень послушно рулю. На узких горных серпантинах, где из-за поворотов, порой цепляя встречную, вылетают экспансивные южане (иногда на грузовиках тонны на три!), не раз хвалил автомобиль. Он четко, не заставляя нервничать и суетиться, держит траекторию между осевой линией и узенькой обочиной.

Понравились и тормоза, к которым не нужно привыкать, – реакция на педаль именно такая, какую ждешь.

Суммируя впечатления, вывел для себя парадоксальную формулу: влюбиться в «Кэмри» я бы не мог, но жить с ней – легко и комфортно.

В НАШУ ГАВАНЬ

В Западную Европу «Тойоту-Кэмри», как и предыдущую модель, поставлять не будут. Первый для фирмы рынок – северо-американский, за ним с большим отставанием идет Россия.

Базовую версию с мотором 2,4 л и механической коробкой передач у нас будут продавать за $30 900. Самый дорогой автомобиль с 277-сильным мотором, шестиступенчатым «автоматом», круиз-контролем, парктроником и прочими удобствами обойдется в $43 200. Напомню, что с декабря 2007-го «Кэмри» планируют выпускать под Санкт-Петербургом, в Шушарах.

Большой, удобный корабль уже пришвартовался в России – продажи собранных в Японии машин начали в апреле. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



NISSAN MAXIMA QX
$29 400–39 000
У автомобиля с моторами мощностью 140 и 200 л.с. в России хорошая репутация: просторен, неприхотлив, надежен. Увы, эту модель очень давно не обновляли – нынче она выглядит скучновато.
ЗР, 2004, № 12



KIA OPIRUS
$29 900–38 000
Философия модели – богатое оснащение за небольшие деньги. Однако мотор всего один, 198-сильный. Дизайн, по меньшей мере, спорный.
ЗР, 2005, № 2

ПОТРЕБИТЕЛЬСКАЯ

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Хёндэ»

Вряд ли новый «Санта Фе» призван стать законодателем моды в Европе или Америке. Основательно изменившийся автомобиль, скорее, собирательный образ большого вседорожника сегмента SUV. В четких рельефных линиях кузова взгляд без труда находит массу аналогий. А вот фамильных черт... Конечно, можно «уцепиться» за изгиб крыла, фирменную облицовку радиатора с крупной эмблемой, характерный вырез в переднем бампере. Разглядеть знакомую крупную рукоятку на задней двери. Пожалуй, ею и закончим – все остальное в дизайне сказано на автомобильном эсперанто.

Фирма не скрывает своего намерения представить публике большой, вместительный и практичный автомобиль. И с этих позиций «Сан-



КОРЗИНА

HYUNDAI SANTA FE

- Пяти–семиместный вседорожник сегмента SUV впервые представлен публике в Детройте в январе 2006 года и уже продается в России.
- **Двигатели:** бензиновый 2,7 л (189 л.с), турбодизель 2,2 л (150 л.с.), последний в Россию не поставляют.
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат» с возможностью ручного переключения.
- **Комплектации:** GL, GLS.
- **Цена:** $35 990–40 990.
- **Тестовый автомобиль:** 2,7 л, «автомат», комплектация GLS, $40 990.



та Фе» весьма привлекателен. Полный привод с электронной муфтой, автоматически подключающей заднюю ось, новые двигатели – бензиновый и дизельный. Просторный, хорошо оснащенный салон, причем в отдельных версиях появился третий ряд сидений. Согласитесь, потребителя уже есть чем соблазнить. А создатели тем временем нажимают на комфортность многорычажной задней подвески, отмечают улучшившуюся управляемость, тормоза, активную и пассивную безопасность. И вот новинка прямо на глазах набирает очки.

УМЕРЕННЫЙ МАРШРУТ

На презентации журналисты из Европы встают в очередь за дизелями. Нам легче, в Россию такие моторы не повезут; кстати, и семиместная машина появится у нас чуть



Интерьер «Санта Фе» – сама добротность. Для бездорожья предусмотрен режим постоянного полного привода, включаемый тумблером.



Среди устройств, создающих комфорт, – раздельный климат-контроль, система для проверки качества воздуха.

Комбинация приборов лишена каких-либо инноваций; при этом читается безукоризненно.



Грузовой отсек или, если хотите, спальное место – впечатляет.

позже. Поэтому, как бы ни была внушительна шеренга новеньких авто, выбор очевиден: пятиместный «Санта Фе» с бензиновой «шестеркой».

В продуманном и взвешенном интерьере вы не найдете оригинальных стилистических черточек. Возможно, таким и должен быть современный среднестатистический автомобиль? Просторным, кожано-солидным, по максимуму оснащенным благами цивилизации. В общем, сел и поехал, вернее, мягко покатил в нужном направлении – под приглушенное бормотание небедной стереосистемы, под ненавязчивой опекой раздельной климатической установки. А вышел и… забыл.

Ведь не важно, что взгляд, надолго не задерживаясь, скользит по плавным обводам добротной передней панели. Как старых знакомых воспринимает комбинацию приборов, тумблеры, рычажки. Скорее, «Санта Фе» надо оценивать по-другому: с точки зрения практичности. Заглянул в багажный отсек – и восхитился грандиозностью открывшегося пространства. Уселся на заднее сиденье – и ощутил те самые «лишние» сантиметры, ради которых перекраивался автомобиль. А еще лучше притормозить где-нибудь рядом с собратом-предшественником, и тот вдруг покажется маленьким, скромным, даже неказистым. Вот она – эволюция!

Подчиняясь все той же «потребительской» идеологии, на ходу новичок выглядит очень сбалансированным. Великолепная плавность хода, хороший акустический комфорт, спокойные и в то же время уверенные реакции. Сделать что-то против ожиданий водителя? Упаси бог. Нажал на акселератор – коробка плавно выбрала нужную передачу, двигатель немного изменил тональ-





В дополнение к двойным фронтальным подушкам безопасности появились боковые подушки и шторки, для защиты от боковых ударов.

ность, и машина полетела, будто не касаясь дороги. Глядишь, так незаметно, потихонечку стрелка спидометра перевалила все разрешенные отметки. Приотпустил педаль, и вновь наслаждаешься идиллией размеренного перемещения в пространстве.

А вот «гоночные» амбиции определенно чужды этому автомобилю. Стоит по-настоящему пришпорить почти двести «лошадей», что-то неумолимо меняется. «Автомат» становится задумчивым, возможности мотора кажутся невыразительными. Новичок словно прибавляет в весе, с ленцой реагируя на движения рулем в быстрых поворотах. Нет, ничего неординарного не происходит, «Санта Фе» по-прежнему добротно держится за дорогу. Но при этом дает понять – пора снизить

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
HYUNDAI SANTA FE

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4650
ширина	1790
высота	1725 (1795)*
база	2700
колея спереди	1615
сзади	1620
Объем багажника (VDA), л	774/1582
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1780–1873
Полная масса, кг	2325
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,7
Макс. скорость, км/ч	179
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	75
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,4
городской цикл	14,4
смешанный цикл	10,6

Двигатель: бензиновый, V6, 24 клапана, 2,7 л, 139 кВт/189 л. с. при 6000 об/мин, 248 Н·м при 4200 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая, сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/65R17, 235/60R18

*С релингами.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



SSANGYONG REXTON

$35 990–45 990

Рама, понижающая передача, целое семейство бензиновых двигателей 150–220 л.с. Этот дорожный крейсер, конечно, не может похвастаться предполагаемым третьим рядом сидений, зато как вседорожник вооружен несколько лучше.

ЗР, 2006, № 1



SUBARU FORESTER

$34 240–42 320

На первый взгляд «лесник» куда легковеснее. Однако он ничуть не хуже подготовлен к сюрпризам плохих дорог, а его поведение на асфальте заметно интереснее. Привлекательна и гамма оппозитных моторов (158–230 л.с.), делающих характер машины заводным.

ЗР, 2005, № 9

темп, подобный стиль езды не годится.

Зато на ухабистой гравийной дорожке автомобиль вновь на высоте. Ямы, рытвины почти беззвучно исчезают под колесами, вызывая лишь небольшие покачивания кузова.

СЕМЬЯ БУДЕТ ДОВОЛЬНА

Не буду кривить душой – знакомство с новинкой не вызвало бури эмоций. Да, «Хёндэ-Санта Фе» стал заметно больше, просторнее, вместительнее. В сравнении с предшественником внешне и внутри он выглядит куда основательнее. А вот изюминки не хватает. Без нее это просто универсальный автомобиль для семейного отдыха, дальних путешествий или корпоративной службы.

Первые машины в комплектациях GL и GLS появились в салонах официальных дилеров. Цены определены: от $35 990 до 40 990. □

HYUNDAI SANTA FE – МАЛОВАТО ЯРКИХ, ЗАПОМИНАЮЩИХСЯ РЕШЕНИЙ, ЗАТО ПРАКТИЧНОСТИ И ВМЕСТИТЕЛЬНОСТИ ХОТЬ ОТБАВЛЯЙ. ВСЕ ЭТО ПОДКРЕПЛЕНО САМЫМИ ДОБРОТНЫМИ ЕЗДОВЫМИ СПОСОБНОСТЯМИ И КОМФОРТОМ.

Просторные салон и багажник, хорошие плавность хода, тормоза, сбалансированная управляемость.



Низкая по отношению к полу подушка заднего сиденья, подвеска жестковата на мелких неровностях.

КРАСНАЯ СТРЕЛА

Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков

Самая мощная модификация «Октавии» второго поколения наконец доехала до России. Под ее клиновидным капотом – 200-сильный двухлитровый мотор. Ведущие колеса по-прежнему только передние – полный привод для RS не предусмотрен.

Спортивные сиденья с комбинированной обивкой, серебристая вставка в интерьере, алюминиевые накладки на педалях. Все в меру, никакого гоночного «китча» с псевдокевларовыми крышками и замшевыми рулями, которых можно касаться только в перчатках.

SKODA OCTAVIA RS

- Наиболее мощная модификация «Шкоды-Октавия» второго поколения появилась осенью 2005 года, в России с весны 2006-го. Кузов – хэтчбек, универсал.
- **Двигатель:** бензиновый 2,0 л (200 л.с.).
- **Коробка передач:** механическая 6-ступенчатая.
- **Цена в России:** от $32 831.
- **Тестовый автомобиль:** $34 200.

200 ПОКЛАДИСТЫХ ЛОШАДЕЙ

Тот, кто ни разу не ездил на машине с мотором Turbo FSI (турбонаддув, непосредственный впрыск бензина), обнаружит в нем незаурядные спортивные амбиции. Впрочем, они сглажены для повседневного использования: максимальная мощность достигается всего при 5100 об/мин и не снижается до 6000, ровный крутящий момент – 280 Н·м от 1800 до 5000 об/мин. В это слабо верится, пока не сядешь за руль.

Во-первых, этот мотор действительно неплохо везет на самых малых оборотах. Даже при 1000 об/мин на четвертой передаче «Октавия RS» неплохо разгоняется. На шестой она способна уверенно ехать от 1500 об/мин, а выше 2000 набирает скорость быстрее всех (или почти всех) машин в потоке. На загородной трассе можно вовсе не переключаться: обгоны и на шестой передаче выполняются легко и непринужденно.

Во-вторых, отличные «низы» не означают слабых «верхов» – эффективный разгон продолжается до 6500 об/мин, где срабатывает ограничитель. Шум хорошо подавлен, а нотки, что прорываются из моторного отсека на высоких оборотах, трудно назвать неблагозвучными.

В-третьих, характеристики двигателя отлично согласованы с передаточными числами – заблудиться в шести передачах трудно, а большой ход рычага, четкая фиксация и оптимальный алгоритм только помогают. Даже центральный подлокотник, к которому автор питает устойчивую неприязнь, здесь совершенно не мешает. Немного попенял бы лишь длинноходной педали сцепления: при незаурядном моторе хочется более «строгого» упра-




Контрастный интерьер выглядит строго и вместе с тем практично.

Фирменная «шкодовская» оцифровка спидометра и тахометра требует привыкания, но читается хорошо.


Гордость «Октавии» – багажник объемом 560 литров (со сложенными сиденьями – 1420 л).



Передний бампер с увеличенным воздухозаборником придает автомобилю грозный вид. Дорожный просвет «эрэски» 128 мм – достаточно для езды по более-менее ровным дорогам.

вления, пусть ценой большего усилия. Оно, кстати, не помешало бы и педали тормоза.

Инженеры «Шкоды» не пошли на поводу у адреналиновых маньяков и смогли соединить острые реакции с достойным комфортом. Настройки электрического усилителя руля довольно консервативные – возврат в нейтральное положение плавный, но интенсивный, зона низкой чувствительности довольно широка. Подозреваю, любителям скоростной «фигурки» это не понравится. А всем остальным, кто редко поворачивает руль от упора до упора быстрее чем за секунду, этот вариант подойдет. Впрочем, экстренные маневры удаются тоже неплохо.

Под стать рулю и шасси. Реакции машины на сухом и мокром асфальте вполне понятны даже на зимних шинах. «Октавия» хорошо входит в поворот, плавно реагирует на газ, как и полагается современному автомобилю с многорычажной задней подвеской. Важно лишь понимать, что на второй и третьей передачах возможности мотора позволяют легко побороть цепкость шин, а потому не стоит удивляться внезапному распрямлению траектории или, наоборот, заныриванию в поворот. Но лучше просто вернуть кнопку ESP в стандартную позицию и выполнять маневры под бдительным оком электронного «инструктора».

БЫТЬ СВОИМ

Великий Леонардо раз и навсегда определил идеальные пропорции человеческого тела. Автору не повезло: при стандартных росте и длине ног руки оказались немного короче эталона. Но к водительскому месту претензий не возникло – при немногочисленных регулировках сиденья основную заботу о правильной посадке взяла рулевая колонка с ее внушительным продольным ходом.

Подушка и спинка сиденья на вид самые обыкновенные, из дополнительных регулировок разве что поясничный подпор. А сидеть удобно и худощавому, и полному водите-



Измененные бамперы, антикрыло на крышке багажника, двустволка глушителя и 17-дюймовые колеса – особые приметы «Октавии RS».

2,0 Turbo FSI – не путать просто с 2,0 FSI. Разница в мощности только 50 л.с., но в характерах между ними пропасть.

Вечнозеленые суппорты – фирменный стиль «эрэски».



SKODA OCTAVIA RS – НЕСМОТРЯ НА ГОНОЧНЫЕ БУКВЫ RS, ВЕСЬМА КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С ОТЛИЧНЫМ МОЩНЫМ МОТОРОМ, БЕЗ ВСЯКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ – «НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ».



Экономичный, удобный в управлении мощный двигатель, четкая работа коробки передач, просторный салон, большой багажник, хороший комфорт подвески, отличное качество отделки, полноразмерная запаска.

Высокая цена, ограниченный обзор назад, скромность базовой комплектации, ESP (система стабилизации) за дополнительную плату.

лю – мощные валики сминаются как раз настолько, что оба чувствуют себя в своей... Как бы это изящней сказать... Тарелке? А оригинальный подбор материалов обивки? Ведь не только глазу приятно, но и спина «дышит», и в повороте не сползаешь. Таких приятных сюрпризов «Шкода» преподносит множество.

Этот удобный во всех отношениях автомобиль замечательно умеет «быть своим». И еще: средний расход топлива за тест составил 11 л/100 км, а на загородных трассах падал ниже 7 л/100 км – проверено не только бортовым компьютером, но и счетчиком бензоколонки. Для немаленькой машины с 200-сильным мотором результат впечатляющий....

Цены на «Октавию RS» начинаются с 32 831 доллара. Базовая версия с 75-сильным мотором стоит в полтора раза дешевле. Еще раз подчеркну: спортивная модификация не напрягает ни резкостью рулевого управления, ни слабым комфортом подвески, ни шумом. Но чтобы заплатить столь внушительную сумму за «Шкоду», всего этого мало: надо очень хорошо знать свои желания и пристрастия, поскольку в этом сегменте есть из чего выбрать. Тестовый автомобиль стоил 34 200 долларов – его комплектация дополнена ESP, парктроником, датчиком дождя и подогревом сидений. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ SKODA OCTAVIA RS

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4578
ширина	1769
высота	1477
база	2577
колея спереди	1526
сзади	1514
Объем багажника (VDA), л	560/1420
Радиус поворота, м	5,1
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1940
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3
Макс. скорость, км/ч	240
Топливо	АИ 95-98
запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,0
городской цикл	10,9
смешанный цикл	7,8

Двигатель: бензиновый Р4, 16 клапанов, 2,0 л, турбонаддув, непосредственный впрыск, 147 кВт/200 л.с. при 5100–6000 об/мин, 280 Н·м при 1800–5000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М6

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вент./дисковые; шины 225/45R17

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



OPEL ASTRA OPC
от $31 230

Немного более компактный и менее комфортный хэтчбек со скромным багажником. Зато более «спортивный» – порукой тому «лишние» 40 л.с. под капотом и соответствующие настройки шасси.

ЗР, 2006, № 1



HONDA ACCORD 2,4
$32 900–33 900

Элегантный автомобиль в спортивной комплектации по-японски богато оснащен и отлично сделан. Немного уступает «Шкоде» в динамике и практичности, зато вполне послужит образцом по части отделки салона и управляемости.

ЗР, 2005, № 5

ЕВРОПЕЙСКИЙ СРЕДНИЙ

Владимир Соловьев. Фото автора

Большие машины в Европе не очень жалуют. Сказывается теснота городов и вечное стремление сэкономить на топливе, которое только и делает, что дорожает. Наверное, поэтому, чтобы достучаться до сердец европейских клиентов, «Дженерал моторс» решила предложить Старому Свету товар престижный, но в более компактной упаковке – «Кадиллак-BLS». В 2005 году его показали на автосалоне во Франкфурте, а этой весной предоставили для теста журналистам. Под стать солидной марке выбрали место для презентации – Ниццу.

ЛЮКС ДЛЯ СРЕДНЕГО КЛАССА

В лучах солнца, которое на Лазурном берегу, похоже, никогда не прячется в тучах, угловатый силуэт младшего из «кадиллаков» играет резкими линиями кузова. Сравнивая его с большими и именитыми собратьями, так и хочется назвать BLS угловатым подростком. Но, учитывая высокое происхождение, оснащение мощными моторами – от 150 до 255 л.с., язык не поворачивается. Да и размерами меньшой совсем не так мал: при длине 4680 мм и ширине 1750 новый пятиместный «Кадиллак» весит полторы тонны.

Автомобиль явно выделяется в потоке французских машин. Во-первых, это седан, а здесь явно преобладают хэтчбеки, а во-вторых, глазу привычнее более округлые формы. Конечно, о вкусах не спорят – но все-таки какое впечатление BLS оставит в сердцах европейцев? Например, французский водитель, отвозивший меня на таком же «Кадиллаке» в аэропорт, заметил, что в этих краях американские машины вообще большая редкость. Так что джиэмовским маркетологам предстоит серьезная работа. Поневоле подумаешь: разве не проще продавать в Европе «Опель-Вектра» или СААБ 9-3. Ведь они построены на той же платформе GM Epsilon, что и BLS, собираемый, кстати, на одном с СААБом конвейере в шведском Тролльхеттане.

Зато «Кадиллак» звучит солиднее, тут слышится американский шик и размах. Стоит вспомнить историю: у заокеанского бренда – самые что ни на есть европейские корни. Ведь назвали автомобиль в честь отца-основателя Детройта, француза Антуана де ля Мот Кадийяка (Antoine de la Mothe Cadillac). Так что небольшой «Кадиллак» в Европе может вполне прийтись ко двору. И в среднем классе должен быть свой американский люкс!

ЕВРОПЕ БЛИЖЕ ДИЗЕЛЬ

Как известно, половину автопарка Западной Европы составляют легковые машины с дизельными двигателями. Без такого мотора американцам с их любовью к бензину в Старом Свете делать нечего. Поэтому на BLS дизель появился, пока единственный во всем модельном ряду «Кадиллака». Нетрудно догадаться, что под капотом у самого младшего из «кэдди» – саабовский турбонаддувный дизель мощностью 150 л.с. Впрочем, только ли саабовский? Точно такой мотор, разработанный «Джи-Эм» совместно с ФИАТом, устанавливается на многих моделях «Опель» – от «Астры» до «Зафиры» и «Сигнума», где отлично себя зарекомендовал. Им же комплектуются и фиатовские машины. Именно ди-


330WW75

Электрорегулировки водительского сиденья – с функциями памяти. А вот про поясничный упор забыли!

Рычаг стояночного тормоза имеет кнопку фиксатора снизу. Тот, кто привык нажимать на кнопку в торце, рискует прищемить палец.

Дизайн передней панели спокойный и уравновешенный. Рулевое колесо явно заимствовано у СААБа.

С ПОЯВЛЕНИЕМ МОДЕЛИ BLS «КАДИЛЛАК» ЗАЯВЛЯЕТ О ЖЕЛАНИИ ИГРАТЬ В СРЕДНЕМ КЛАССЕ – И НЕ ТОЛЬКО В АМЕРИКЕ.

зель в сочетании с механической коробкой оказался у доставшегося мне «Кадиллака-BLS».

Устраиваюсь поудобнее в водительском кресле: электрические регулировки подушки и спинки сиденья облегчают задачу. Но вот на кнопке поясничного упора явно сэкономили. Для машины, позиционируемой в сегменте премиум, это явный недостаток.

По контрасту с внешностью в интерьере доминируют округлые, плавные линии. Из общего стиля немного выпадает стальной прямоугольник стрелочных часов в самом центре передней панели. Обтянутый кожей трехспицевый руль с вынесенными на него кнопками управления напоминает саабовский. Но большая эмблема в центре не оставляет сомнений в том, что находишься в дорогом американском автомобиле.

Дизель работает довольно тихо, однако с его запуском ощущение вальяжности проходит.

В профиль ограненный кузов «Кадиллака-BLS» чем-то напоминает родственников – СААБ 9-3 и «Опель-Вектра».





РОБЕРТ ЛУТЦ, вице-президент «Дженерал моторс»

Что касается стиля, BLS – типичный американский «Кадиллак». Но с точки зрения техники – тормозов, шасси, рулевого управления – это полностью европейский автомобиль. Американская команда разработчиков трудилась в тесном контакте со специалистами из Европы. Доводкой шасси, тормозов, рулевого управления, а также силового агрегата занимались в европейских центрах.

Над созданием BLS усердно работали лучшие инженеры. Надеюсь, он понравится покупателям во всем мире. И еще одна деталь: в настоящий момент это самый маленький «Кадиллак». Но мы обдумываем проект еще меньшей машины. Рынками для нее также станут Западная Европа, Россия и Украина. У BLS хорошие шансы на успех в России. Это первый «Кадиллак», который с самого начала проектировался как международный автомобиль. Все предыдущие «кадиллаки» были в основном американскими и впоследствии адаптировались для других стран. А этот создавала интернациональная команда, ориентируясь на Европу. Я лично очень доволен результатом.

ДОРОГИ НАД ПОБЕРЕЖЬЕМ

На горных серпантинах французской Ривьеры не расслабишься: повороты крутые, а полотно дороги узкое. На иных виражах приходится давать предупредительный сигнал, чтобы благополучно разъехаться со встречным. Такие закрытые повороты психологически выматывают даже больше, чем интенсивная работа рулем и манипуляции рычагом переключения передач.

Настройки подвески и рулевого управления BLS заслуживают похвалы. Автомобиль проходит повороты без излишних кренов, подчиняясь движению руки водителя. Мне понравилось поведение маленького «Кадиллака» и на горной дороге, и в городском потоке, и на автостраде. Возможно, сыграл свою роль его размер – тот самый, за рамками которого у состоятельных людей возникает желание нанять водителя. Это учли организаторы теста, предложив доволь-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CADILLAC BLS		
	2,0	2,8	1,9 TiD
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4680		
ширина	1752		
высота	1471		
база	2675		
колея спереди/сзади	1524/1506		
Снаряженная масса, кг	1650		
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,5	7	11,5
Макс. скорость, км/ч	220*	250*	210*
Топливо	АИ-95		ДТ
запас топлива, л	58		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	7,1	7,2	4,9
городской цикл	13,7	16,9	7,8
смешанный цикл	9,5	10,8	6
Кузов			
Количество дверей/мест	4/5		
Объем багажника (VDA), л	420		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	V6	P4
Число клапанов	16	24	16
Рабочий объем, см³	1998	2792	1910
Степень сжатия	9,5	9,5	17,5
Мощность, кВт/л.с.	129/175	188/255	110/150
при об/мин	5500	5500	4000
Крутящий момент, Н·м	265	365	315
при об/мин	2500	2000	2000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5/A5	M6/A6	M6/A6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	225/45R17	225/45R18	225/45R17

**С механической коробкой.*



Третий стоп-сигнал BLS на крышке багажника выполняет еще и роль спойлера.

Сложить спинки задних сидений можно прямо из багажника – рычаги под верхней полкой.



но сложные, извилистые трассы, чтобы показать – этот «Кадиллак» прекрасно себя чувствует и вдали от прямых, как струна, американских хайвэев.

Передо мной ехали коллеги из Ливана на самом мощном из «кадиллаков-BLS» с шестицилиндровым мотором 255 л.с. и коробкой-«автоматом». Мой «дизелек» уверенно держался за ними. Обороты двигателя были постоянно около 3–4 тысяч оборотов, но шум в салон едва проникал. Не отставал и на трассе – причем, несмотря на граненые формы кузова, «малыш» не докучал аэродинамическими шумами. Во всяком случае, при разрешенных на французских автострадах 130 км/ч.

А ЧТО В РОССИИ?

Конечно, в России традиционно сильны позиции бензиновых двигателей. Они и тише, и проблем с ними зимой меньше. Из-за недоверия к местной солярке рассчитывать на появление дизельных BLS, расходующих 6 литров на сотню, пока не стоит. Бензиновые «бэ-эл-эски» следует ожидать в конце лета. Цена на них пока не определена, но будет она никак не меньше 30 тыс. евро. Почему евро? Ну так «Кадиллак»-то европейский. □



ОТ КАЖДОГО – ПО СПОСОБНОСТЯМ

Михаил Гзовский.
Фото: Георгий Садков



SUZUKI GRAND VITARA

2,0 л, 140 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $29 300.

TOYOTA RAV4

2,0 л, 152 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $33 000.

«Паркетники» нынче в моде. Согласитесь, относительно небольшие габариты, универсальный салон, полный привод и, наконец, приличный дорожный просвет делают такие машины едва ли не самыми подходящими для наших широт и образа жизни. «Тойота-RAV4» двух поколений всегда была в лидерах этого класса. «Сузуки-Гранд Витара» особенно ценили те, кто изредка все же съезжал с асфальта. Нынче в продаже модели нового поколения. Изменилась ли расстановка сил?

В САЛОНЕ

Внешность «Гранд Витары» в двух словах: строгая, но элегантная. С какой стороны ни подойдешь – ни одного лишнего элемента: зеленый «костюм» сидит на агрегатах, словно мундир на подтянутом офицере. А если поставить рядом RAV4? Синее платьице скроено по последней моде, ресницы фар умело подведены… Жених и невеста, да и только!

По габаритам машины практически одинаковы. «Сузуки» чуть длиннее, уже и ниже, но разница ничтожна. Внутри «Тойота» лишь на йоту просторнее в локтях. Ощущение простора в ней подчеркивает и пластик: в «Гранд Витаре» он угольно-черный и очень жесткий. Даже броские вставки под алюминий не помогают, машина воспринимается слишком чопорной. К эр-

SUZUKI GRAND VITARA

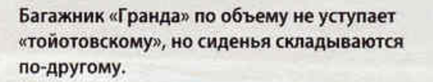
■ «Сузуки-Гранд Витара» представлен под именем «Эскудо» в Японии в 2005 году, европейская версия дебютировала во Франкфурте несколькими месяцами позже.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,6 и 2,0 л (106 и 140 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».

■ **Цена:** $29 300–35 130.




Багажник «Гранда» по объему не уступает «тойотовскому», но сиденья складываются по-другому.



гономике претензий почти нет, разве что подушка сиденья могла быть подлиннее, а боковая поддержка – побольше. Огромные приборы, упрятанные в три колодца, читаются хорошо. Пожалуй, лишь обзор через салонное зеркало оставляет желать лучшего. Словно спохватившись, конструкторы решили искупить вину огромными внешними зеркалами, в которые не видишь разве что самого себя.

«Добро пожаловать в RAV» – этой надписью на маршрутном компьютере «Тойота» отвечает на поворот ключа в замке зажигания. «Возможно, на дороге гололед» – это уже следующее напоминание на экране. Интересно, как догадалась, мы же еще не трогались… Ах да! На панели высвечивается и температура за бортом. Возможно, приветствие и напоминания не несут особой пользы. Но когда японский автомобиль обращается к тебе на русском – очень приятно! Материалы в салоне «Тойоты» чуть-чуть, но лучше: пластик хоть тоже жесткий, но выглядит нарядней – цвет не столь «радикальный». Над основным «бардачком» приютился ящичек для мелочей, прикрытый шторкой, словно у хлебницы. Открывается и закрывается этот «тайник» нажатием кнопки, а дно устлано мягким «ковром». Снова мелочи, но опять приятные!

За рулем «рафика» понравилось больше, хотя кресло мягковато. Зато боковая поддержка здесь более ощутима, а широкий диапазон регулировок позволит удобно усесться и хрупкой девушке, и рослому мужчине.

Пока рядом коллеги, нужно этим пользоваться. Выставив переднее сиденье под мои 180 см, прыгаем втроем назад. В «Гранде» субъективно больше простора над головами боковых пассажиров, но для коленей запаса почти не остается. В «Тойоте» – уютнее. Тоннель на полу выступает всего на пару сантиметров, практически уравнивая в правах среднего пассажира с соседями. К тому же сиденья второго ряда можно сдвигать назад, что существенно прибавляет комфорта (естественно, за счет багажника).

Обе машины позволяют трансформировать конфигурацию салона. Части заднего дивана в «Тойоте» можно не только двигать, но также менять угол наклона спинок или сложить их. Под полом пара глубоких удобных ниш для инструмента и мелочевки. В «Сузуки» «подпол» гораздо мельче, а задние сиденья неподвижны.

Чтобы решить исход «битвы багажников», измерили их объемы в пятиместной конфигурации. Они совпали с точностью до литра!

В ГОРОДЕ

Вот какой должна была получиться «Шевроле-Нива»! Эта мысль преследовала меня, стоило пустить двигатель. Мотор в «Сузуки» на холостых оборотах – слышен, на рычаг коробки передач приходят небольшие вибрации. Стоило коснуться педалей, ощутил их мужской характер: они довольно тяжелые, конечно, по легковым меркам. Вдобавок в движении (почему-то особенно на второй передаче) чуть слышна работа трансмиссии. Однако все работает четко и слаженно. Разгон довольно вялый. Мотор в 140 сил явно не для любителей вырваться из потока. Как ни странно, при ровной характеристике и нежелании «крутиться» «низы» у мотора тоже весьма посредственные: при скорости 70 км/ч на четвертой передаче «Сузуки» везет двоих взрослых в небольшой уклон почти не ускоряясь – даже при полностью открытой дроссельной заслонке.

Наш экземпляр без системы стабилизации, поэтому прочувствовать нюансы управляемости можно без труда. «Гранд Витара» охотно заныривает в поворот, при этом крены кузова невелики. Если переборщить со скоростью входа в вираж, машина начинает плавно скользить к внешней кромке поворота, но легко возвращается на заданную траекторию, стоит подкорректировать курс рулем и педалью газа. На скорости свыше 90 км/ч «Гранд Витара» становится шумной: свистит ветер за окном, жужжит мотор, но больше всего досаждают шины. Справедливости ради: тестовый автомобиль обут в шипованные Cooper Discoverer. Проходя ледяные и снежные участки на крейсерской скорости, «Сузуки» изрядно потряхивает седоков, причем работа подвески передается на кузов назойливыми вибрациями.

TOYOTA RAV4

■ «Тойота-RAV4» дебютировала на автосалоне во Франкфурте в 2005 году.
■ **Двигатели:** 2,0 л (152 л.с.).
■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
■ **Цена:** $33 000–37 800.





В RAV4 глубокий «подпол», а также сетка на двери багажника.

«Гранд Витара»: удачный дизайн, безупречная сборка и… не самые лучшие пластики.

Консоль «Гранд Витары» лаконична, эргономика на высоте. В этой комплектации «музыка» не предусмотрена.



Сзади в «Гранд Витаре» не очень комфортно коленям рослых пассажиров.

Режимами трансмиссии у «Сузуки» теперь заведует поворотная рукоятка.

Общая оценка

7,7

SUZUKI GRAND VITARA УДАЧНО ПОПАДАЕТ В НИШУ МЕЖДУ СЕРЬЕЗНЫМ ПОЛНОРАЗМЕРНЫМ ВСЕДОРОЖНИКОМ И ПОЛНОПРИВОДНЫМ ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЕМ. ХОРОШЕЕ СООТНОШЕНИЕ ЦЕНА/КАЧЕСТВО.

 Сбалансированная внешность, высокое качество сборки, великолепные для «паркетника» внедорожные возможности, понятная управляемость, привлекательная цена.

 Довольно высокий уровень шума, недостаточно мощный двигатель, большие ходы рычага коробки передач, не самые лучшие материалы отделки.

После «Сузуки» педали «Тойоты» кажутся невесомыми, руль можно крутить одним пальцем, а рычаг коробки кажется игрушечным. Если «Витара» воспринимается как мужской вседорожник, то RAV ближе к легковому автомобилю. «Тойота» тише «Сузуки» во всех режимах – порой не сразу поймешь, работает ли двигатель. Мотор напоминает о себе лишь при энергичном разгоне. Кстати, возникло ощущение, что в картере двигателя RAV плещется масло с фантастическими смазывающими характеристиками, настолько быстро и легко выкручивается ее двигатель по сравнению с «Сузуки». А ведь по мощности мотор «Тойоты» всего на 12 сил впереди, да и снаряженная масса отличается ненамного.

На спидометре 80 км/ч, под колесами – снег со льдом. Плавный вираж и… преувеличенно большой угол поворота руля. Задняя ось начинает плыть, но спустя мгновение «Тойота» уже трещит электроникой. Несмотря на нажатую педаль газа, обороты двигателя падают, руль начинает сопротивляться неразумному водителю, и машина, замедляясь, выравнивается. Так работает система Integrated Active Drive System, объединяющая электроусилитель руля, устройство тягового контроля, стабилизации и ABS. Электронике по силам перераспределять момент между осями, притормаживать любое из колес и даже… самостоятельно поворачивать руль на правильный угол!

Раз за разом, пытаясь заставить «Тойоту» пройти поворот в боковом скольжении, сталкивались с тем же результатом: «тр-р-р» где-то сзади слева, «пр-р-р» справа спереди, и вот мы опять едем прямо! Конечно, у любителей пустить снежную или песчаную пыль в глаза система стабилизации может вызвать раздражение. Но рядовому водителю она оказывает огромную помощь.

В ПОЛЕ

Снега в этом году было едва ли не вдвое больше нормы: самое время посмотреть, как машины ведут себя без «паркета». Но сначала осмотр снизу. Явного победителя нет. У «Витары» дорожный просвет ограничен задней частью глушителя – 180 мм, самая низкая точка в «Тойоте» – задние стойки стабилизатора – 185 мм. Серьезные буераки противопоказаны обеим: стальной защиты мо-

торного отсека нет, под передним бампером висят аэродинамические щитки, оторвать которые – минутное дело.

Трансмиссия в новой «Гранд Витаре» претерпела существенные изменения. У предыдущего поколения был жестко подключаемый передний мост, а межосевой дифференциал отсутствовал. Режим полного привода предназначался только для бездорожья, на асфальте же машину приводили задние колеса. Теперь привод – постоянный полный, распределение момента между осями – поровну. Можно заблокировать межколесный дифференциал и включить пониженный ряд трансмиссии.

«Тойота» в обычных условиях переднеприводная. Начнут проскальзывать передние колеса – автоматически подключается задняя ось, на которую передается до 45% момента. Водитель в силах лишь заблокировать межосевой дифференциал (его роль выполняет электромагнитная муфта) кнопкой справа от руля.

Вот и случай представился: от основной дороги в лес ведет нечищеная тропа, усеянная буграми. Первым ползет «Сузуки». На пониженной передаче мотор без видимых усилий вытаскивает машину из довольно скользких в прямом и переносном смыслах ситуаций. Мы даже не побоялись остановиться для фотосъемки. «Гранд» спокойно снялся с якоря и двинулся в обратный путь.

Ну а что RAV? С заблокированным дифференциалом «Тойота» рьяно рвется в бой и вскоре… начинает попахивать паленым сцеплением. Без пониженного ряда ей трудно конкурировать с «Сузуки» – не хватает момента на малой скорости. Приходится играть сцеплением, не давая мотору заглохнуть. Но там, где прошел «Сузуки», «Тойота» тоже не сдалась. А усложни мы задание, в жертву, вероятно, пришлось бы принести пластиковый обвес и глушители…

Как и прежде, машины адресованы немного разной аудитории. Хотя «Сузу-

Общая оценка 8,3

TOYOTA RAV4 – УДОБНЫЙ, КОМФОРТНЫЙ, ИСТИННО УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ. НЕМНОГО «КУСАЧАЯ» ЦЕНА ОБУСЛОВЛЕНА НЕ ТОЛЬКО АВТОРИТЕТОМ МАРКИ, НО И ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ МАТЕРИАЛОВ ОТДЕЛКИ.

+ Акустический комфорт, динамичный двигатель, отличная климатическая установка, удачная система стабилизации, русифицированное меню, богатые возможности трансформации салона.

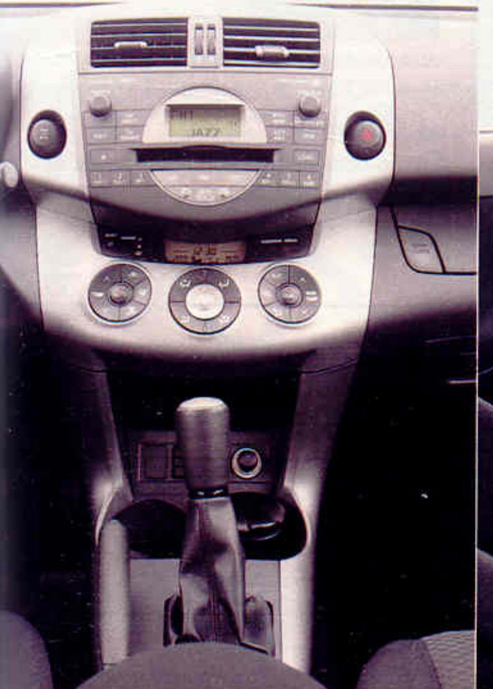
– Ограниченные возможности вне асфальта, не самая выразительная внешность, довольно высокая цена.



Подключение блокировки у «Тойоты» происходит на скорости до 40 км/ч.

В «Тойоте» сиденья двигаются вперед-назад, тоннель на полу практически не мешает.

«Тойота» порадовала эффективной климатической установкой с раздельной регулировкой для водителя и пассажира.



Салон «Тойоты» уютнее, а материалы дороже. Даже «пластиковый алюминий» на панели здесь как-то холоднее на ощупь, чем в «Сузуки».



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4470/1810/1695	4395/1815/1720
база	2640	2560
колея спереди/сзади	1540/1570	1560/1560
Радиус поворота, м	5,5	5,5
Масса снаряженная/полная, кг	1505/1800	1460/2070
Время разгона 0–100 км/ч, с	н/д	10,6
Максим. скорость, км/ч	175	185
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/66	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	7,6/11,6/9,1	7,2/11,0/8,6
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/8
Рабочий объем, $см^3$	1995	1998
Степень сжатия	10,5	9,8
Мощность, кВт/л. с.	103/140 при 6000 об/мин	112/152 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	183 при 4000 об/мин	194 при 4000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з. х.	4,5/2,4/1,7/1,3/1,0/4,4	3,8/2,0/1,3/1,0/0,8/3,6
Главная передача	4,1	4,6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная зависимая	многорычажная независимая
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	дисковые
Размер шин	195/65R15	215/70R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
Снаряженная масса, кг	1601	1549
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	788 (49)/803 (51)	860 (55)/689 (45)
Дорожный просвет, мм	180	185

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимальная оценка 10 баллов)

Модель	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
Рабочее место водителя		
Сиденье	8	8
Органы управления	8	8
Обзор	8	8
Салон		
Передняя часть	8	9
Задняя часть	7	8
Багажник	8	9
Ходовые качества		
Динамика	7	8
Тормоза	8	8
Поведение на дороге	8	8
Комфорт		
Шум	7	9
Плавность хода	7	8
Климат	8	9
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	8	8
Сервис	8	8
Эксплуатация	8	9
Общая оценка	**7,7**	**8,3**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Внедорожные способности «Сузуки» выше, но победу «Тойоте» принесли «легковые» качества».

Автомобили предоставлены автосалоном «СИМ» и представительством «ТОЙОТА МОТОР» в России.

ки-Гранд Витара» и стал более комфортабельным на асфальте, его основное достоинство – более серьезный полный привод. Это позволяет уйти от «паркета» подальше, чем на большинстве одноклассников. Стихия «Тойоты» – город, пусть и заснеженный, или загородное шоссе. Она тише, динамичнее и уж точно больше подойдет девушкам благодаря нежным педалям и легкому рулю. Ну что ж, от каждого – по способностям! □

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

Модель	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
L_1	930–1110	930–1120
L_2	490–870	640–885
H_1	1050	1025
H_2	995	955
B_1	1455	1430
B_2	1410	1390
H	1227	1220
$L_{3min/max}$	950/785/1525	745/1145/1495
H_3	435	595
B_{3min}	1100	1015
$V_{баг, л}$	328	328

⊗ – поперечный размер



НЕ КАСАЯСЬ РЫЧАГА

Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев

Прошло время, когда у нас с недоверием относились к автомобилям с автоматическими коробками передач. И не без основания – большинство таких машин были подержанными, с сильно изношенными фрикционами своих АКП. Чуть ли не сразу после покупки приходилось ехать на ремонт и выкладывать довольно крупную сумму: «автомат» – штука дорогая. Сегодня – другое дело. Восстановить подпорченную репутацию помогли новые автомобили с автоматической трансмиссией. И не только зарубежные – свой вклад вносят отечественные автозаводы, среди которых «ИжАвто». Нет, вазовских «четверок» и ижевских «каблуков» с «автоматами» не будет, а вот «КИА-Спектра» – пожалуйста. В производственной программе доля автомобилей с АКП – 20%. Вариантов комплектации два. В отличие от предсерийных, конвейерная «Спектра» получила корректор света фар, рулевое колесо с подушкой безопасности. Штатная защита картера двигателя и АКП не предусмотрена. Любителям путешествовать по бездорожью придется покупать ее отдельно, благо в продаже она уже появилась. Иначе есть опасность повредить дорогостоящие агрегаты.

Непрогретый двигатель работает слишком шумно и звуком напоминает дизель. По мере выхода на режим шум становится чуть меньше, но все равно превосходит многие двигатели, в том числе и вазовский 16-клапанный. Дело могла бы поправить шумоизоляция на капоте, однако ее там нет.

Водительское кресло с хорошей боковой поддержкой, но сиденье по-прежнему завалено назад. Рычаг АКП – с удобной и крупной символикой режимов работы. При этом все они дублируются индикаторами в комбинации приборов. От случайного перемещения рычаг спасает механизм блокировки. При спокойном разгоне передачи переключаются плавно, поч-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
KIA SPECTRA

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4510
ширина	1720
высота	1415
Радиус поворота, м	4,9
Снаряженная масса, кг	1200
Полная масса, кг	1630
Время разгона 0-100 км/ч, с	16
Макс. скорость, км/ч	186
Топливо	АИ-92, АИ-95
запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	11,2

Двигатель: Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 74 кВт/101 л. с. при 5500 об/мин, 145 Н·м при 4500 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А4

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины 185/65R14



Без «лишней» педали ногам стало просторнее.

зательно доводить дело до «кик-дауна», достаточно чуть прибавить газу. Режимы для тяжелых условий движения отмечены цифрами 2 и 3. Первый позволит сберечь коробку на крутых подъемах, второй пригодится при буксировке прицепа или автомобиля.

На рычаге АКП есть еще кнопка O/D. Если она утоплена и рычаг в положении «D», то в работе участвуют передачи с первой по третью. Чет-

ти незаметно, разве что отклоняется стрелка тахометра. Пробую разогнаться поэнергичнее: ощутимы небольшие рывки при переключении, но они лишь подсказывают водителю, что «автомат» благополучно сработал, и не вызывают раздражения. Чтобы резко ускориться, нажимаю педаль «в пол». Несколько мгновений уходит на обработку информации блоком управления, еще доли секунды – на включение понижающей передачи. Пока педаль утоплена, двигатель раскручивается до 6000 оборотов, затем следует переключение на повышающую передачу. Для автомобиля массой около 1200 кг с двигателем 1,6 л вполне уверенный разгон – на фоне более именитых одноклассников он выглядит достойно.

Передаточные числа коробки подобраны оптимально: нет запаздываний при разгоне, а для обгона необя-



Вижу землю! Защиту картера придется покупать отдельно.

ЗАВОД «ИЖ-АВТО» ПРИСТУПИЛ К КОНВЕЙЕРНОЙ СБОРКЕ KIA-SPECTRA С АВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ.



вертая не включится, а в комбинации приборов горит контрольная лампа. Эта функция удобна при «рваном» режиме движения, когда коробка то и дело перескакивает с III на IV и наоборот.

Ижевцы предлагают два варианта комплектации «Спектры» с «автоматом» – «премиум» и «люкс». Второй вариант дороже на $380, зато вы получаете ABS, подогрев передних сидений и зеркал, противотуманные фары, систему контроля чистоты воздуха в салоне и телескопическую антенну с электроприводом. Только стоить автомобиль будет уже $14 700, а здесь у «Спектры» немало серьезных конкурентов. □



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
VOLKSWAGEN POLO 1,4

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	3916
ширина	1650
высота	1467
Радиус поворота	5,3
Снаряженная масса, кг	1136
Полная масса, кг	1620
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,3
Макс. скорость, км/ч	168
Топливо	АИ-91–95
запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	10,2
смешанный цикл	7,4

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 55 кВт/75 л.с. при 5000 об/мин, 126 Н·м при 3800 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А4

А ЕСЛИ ЭТО ЛЮБОВЬ?

Антон Чуйкин. Фото: Георгий Садков

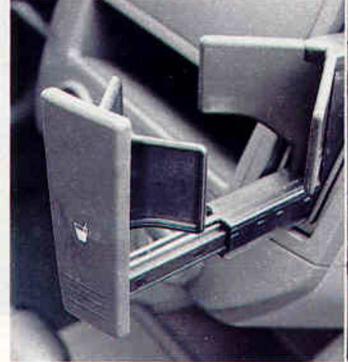
НУЖНО ПО-НАСТОЯЩЕМУ СИЛЬНОЕ ЧУВСТВО, ЧТОБЫ КУПИТЬ «ПОЛО».

Вот как раз свободный участок, здесь и проверим возникшие пятью минутами раньше подозрения. Давлю на большую педаль тормоза – сильнее, еще сильнее... так и есть! Вместо ожидаемого хруста ABS слышен шелест заблокированных колес по мокрому асфальту. Вспоминаю, как язвили немецкие коллеги, несколько лет назад тестировавшие «Ладу»: мол, русские, предлагая самую дешевую машину в классе, экономят даже на ABS. Для современной Европы немыслимо!

Но здесь-то экономией не пахнет: основные для России версии «Поло» дороже многих куда более мощных и крупных машин – без малого 16,5 и 18 тысяч долларов. За эти деньги вы получите 75 сил, механическую или автоматическую коробку, полуавтоматический кондиционер, пару подушек, руль с усилителем и, внимание... «усилитель тормозов»! Нашли чем хвалиться... Нет, конечно, тормоза и без ABS работают очень точно, а если вам нужна эта, безусловно полезная система, можете ее заказать как опцию. Тогда и без того высокая цена поднимется еще минимум на 500 долларов. Ей-богу, «Поло» выбирают сердцем, а не головой...

Справедливости ради – этот ладный, очень правильный немецкий автомобиль есть за что полюбить. С прошлого года он сменил имидж и теперь старается походить на солидный «Пассат». Кое в чем удается – взгляните на фары, например, или ценник; извините, вырвалось. Салон выполнен добротно, и пара огрехов (см. фото) впечатления не портит. Даже сзади места вполне достаточно, если не пытаться усесться втроем.

Напористо урча, 1,4-литровый моторчик довольно живо разгоняет отнюдь не



Думаю, есть такая профессия – конструктор подстаканников. В его портфолио должны быть оригинальные штуки, подобные этой.



Крышка «бардачка» открывается на небольшой угол, копаться в нем через получившуюся щель неудобно.

Руль регулируется по высоте и вылету, кресло также можно ставить повыше-пониже, качая традиционную «фольксвагеновскую» ручку – свою позу находишь без проблем. Селектор коробки, наклоняясь, останавливается не точно у отмеченных позиций, а чуть дальше. Из-за этого трижды пытался тронуться на нейтрали.



SS20 МЫ СОЗДАЕМ ТИШИНУ



WWW.AUTOSYSTEM.RU



Тепцов Михаил - мастер Сервиса SS20

SS20 (70-е годы) - ракетный комплекс средней дальности «Пионер». В странах НАТО его прозвали «Гроза Европы». Американский аналог «Пионера» - «Першинг», созданный позднее, уступал советскому комплексу по всем статьям. Сила и мощь отечественных технологий всерьёз и надолго обеспокоили Европу и Америку.

SS20 (с 1993-го и по сей день) - проектирование и изготовление высококачественных узлов и деталей автомобилей; разработка станков и механизмов, полуавтоматических линий; научно-исследовательская работа и моделирование подвески. **Разработки SS20, получившие широкое распространение: опоры** (рис.4), **амортизаторы** (рис.5), **стойки стабилизаторов** (рис.6), **шумоизоляторы** (рис.7), **пыльники ШРУСа, рулевые рейки** и др.

Год назад («За рулем», № 4, 2005 г.) мы представили амортизаторы SS20 (рис.5). В числе заявленных качеств было сохранение работоспособности до -40°С. Этой зимой (2005-2006 год) наши обещания подтвердились: замерзая всю ночь на стоянке при температуре за бортом -37°С, амортизаторы SS20 начинали свою работу сразу с начала движения (эффект «табуретки» отсутствовал). Автомобиль мягко преодолевал кочки, ямы, спрыгивал с бордюров, заставляя сомневаться в верности показаний бортового термометра. Надежность и стабильность работы амортизаторов при низкой температуре были подтверждены на практике нашими клиентами.

Получать положительные отзывы о выпущенной продукции приятно, но мы не стоим на месте. Поэтому хотим представить свои новинки.

Наше новое предложение - опора SS20 «Queen» («Квин», англ. - королева).

Она продолжает и дополняет серию опор SS20 **(рис.1)**. Главной особенностью новой опоры является одновременное вращение штока вместе с корпусом амортизатора (т.е. шток не вращается внутри амортизатора). Как говорится, «хотите белый верх, черный низ - пожалуйста, хотите черный верх, белый низ - тоже, пожалуйста» - любой каприз…

Эта долгожданная разработка сохранила положительный эффект распределенных нагрузок, что обеспечило высокую надежность, бесшумность и длительный срок эксплуатации, а также удовлетворила пожелания сторонников невращающегося штока.

В этом году мы начинаем серийно выпускать **задние амортизаторы (рис.2)** для переднеприводных автомобилей ВАЗ. В них будут реализованы лучшие идеи и технологии, зарекомендовавшие себя на передних амортизаторах SS20.

Новый **универсальный полиуретановый пыльник (рис.3)** для передних амортизаторных стоек ВАЗ, надеемся, сразу понравится и любителям и профессионалам. В нём повышенные пылезащитные свойства сочетаются с шумопоглощающими качествами шумоизолятора SS20.

Впрочем, деятельность нашей фирмы не ограничивается лишь созданием и производством «железа». За годы кропотливой работы мы приобрели серьезные знания и опыт в области диагностики и ремонта подвески. На основе этого у нашей фирмы появилось **новое направление деятельности - образование.**

С осени 2005 года мы успешно обучаем наших коллег из других сервис-центров на специальных курсах. Программа обучения включает в себя теоретическую и практическую часть. Среди рассматриваемых вопросов: конструкция, работа, характерные дефекты, ремонт амортизаторов и стоек, изменение характеристик подвески автомобиля, конструкция, ремонт, характерные дефекты рулевого управления, а также диагностика неисправностей и стуков подвески и рулевого управления по программе SS20.

Многолетний опыт наших сервисов привел к созданию первой мультимедийной программы диагностики шумов и стуков подвески переднеприводных автомобилей ВАЗ.

Она обобщила и систематизировала уникальный опыт специалистов из сервисов SS20 и лучших центров технического обслуживания городов Самары и Тольятти. Популярность автосервиса и, соответственно, заработки сотрудников, во многом зависят от быстрой и точной диагностики, замены детали, которая действительно неисправна, укладывания в нормочасы, сокращения времени ремонта автомобиля. А для клиента важна уверенность, что его не «разводят» на дополнительные запчасти и ремонт, в этом случае он еще не раз приедет именно в этот сервис и приведет с собой товарищей.

Автолюбителю программа даст возможность определить неисправность самостоятельно. Механику автосервиса сократит время на поиск неисправности и позволит воспользоваться опытом и знаниями специалистов других сервисов. Руководителю станции техобслуживания программа поможет обучить новичка, оценить его знания, а также повысить квалификацию специалистов, сформировать положительное отношение клиентов, увеличить пропускную способность автосервиса. В дальнейшем база данных программы будет постоянно пополняться по Интернету и по почте знаниями «сервисменов» со всей России. При оснащении этой программы системой беспроводной связи и голосовых команд она может управлять работой нескольких механиков одновременно, не отрывая их от рабочего места (от автомобиля). Алгоритм поиска неисправностей сопровождается большим количеством аудио-, видео- и фотоматериалов.

Своей работой мы не только обеспечиваем собственное настоящее и будущее, но и ежедневно повышаем престиж отечественного автомобилестроения и всей страны.

Продолжение следует...



! ВНИМАНИЕ !

Все металлические детали промаркированы ударно-точечным методом с марта 2005 г.

SS20-2110-01010105

ПОРЯДКОВЫЙ НОМЕР
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ

Тестовый пятидверный «Поло» с мотором 1,4 л (75 л.с.) и «автоматом» в базовой для России комплектации Comfortline стоит $17 972.

Автомобиль готов потреблять и 95-й, и 91-й бензин – последний дает шанс хоть немного сэкономить.



легкий автомобиль даже с автоматической коробкой. Вопреки распространенному мнению, любой «автомат» требует привычки, чтобы уверенно, без рывков следовать в ритме плотного потока. Здесь навык возникает очень быстро, несколько светофоров, и вы словно всю жизнь раскатываете на «Поло» между офисами, клубами и супермаркетами. Понравился руль – совсем легкий поначалу, он с набором скорости наливается точно отмеренной тяжестью, чтобы вы, не дай бог, не потерялись в повороте. Проведя какое-то время за баранкой, начинаешь убеждать себя, что 18 тысяч – это не очень дорого… А потом на глаза попадаются отрезвляющие цены конкурентов.

В принципе, если вам нужна машина порезвее или поэкономичнее (ждать умеренного аппетита от 1,4-литрового двигателя с «автоматом», сами понимаете, не приходится), вместо предлагаемых исполнений можно заказать «Поло» в иной комплектации, с мотором 1,2 л (от $13 023) или 100-сильным 1,4 л. Увы, россиянам недоступны дизели, хотя все остальные модели фирма предлагает и с ними. Вновь отсутствие логики…

Да и пес с ней. «Поло» покупают по любви. Причем не к «Фольксвагену»: вы же не ищете рациональное зерно, даря своей даме цветы? □

Белебеевский завод «Автокомплект»: качество, надежность, успех



Если вы ездите на автомобиле ВАЗ, то уже являетесь потребителем продукции Белебеевского завода «Автокомплект» и можете быть уверены в надежности своего авто. Сборка всех автомобилей семейства «Жигули», «Лада», «Нива», а также «Шевроле-Нива» и «Калина» производится с применением шаровых опор только завода «Автокомплект».

Эталон качества и надежности

Вряд ли имеет смысл спорить с тем, что за стандартами качества на АвтоВАЗе следят, иначе бы не имели тольяттинские машины звания народных. Предприятиям, качество продукции которых вызывает нарекания, в поставщики автогиганта не попасть – они просто не проходят всех испытаний. Полностью соблюсти все тонкости технологического процесса, предписанные АвтоВАЗом, под силу только крупным предприятиям, таким как завод «Автокомплект». Поэтому звание поставщика ВАЗа – это высший титул, которого может быть удостоен производитель автодеталей в нашей стране. Белебеевский завод «Автокомплект» этим титулом обладает.

Совершенное оборудование и новые технологии

Преимущество завода - в современном оборудовании и передовой технологии. Здесь работают на уникальных автоматах, изготовленных на специализированных производствах АвтоВАЗа. Содержание и эксплуатация их под силу только таким крупным и мощным предприятиям, как «Автокомплект». И только на таком оборудовании можно работать по современным технологиям, обеспечивающим высокую надежность деталей. «Автокомплект» - пока единственное в стране предприятие, где строго соблюдаются все требования АвтоВАЗа к технологии производства.

Контроль на каждой ступени

На заводе действует многоступенчатая система контроля качества. Например, металл полностью подвергается входному контролю. Затем - контроль по технологической цепочке. Готовая опора тщательно тестируется. По итогам последних лабораторных исследований, проведенных независимыми экспертами, шаровые завода «Автокомплект» по всем основным параметрам, в том числе по вырыву, циклической долговечности, моментам вращения, качения, коррозионной стойкости, намного превосходят показания аналогичных изделий, выпускаемых другими предприятиями страны. Более того, они в своей категории были и остаются на отечественном рынке классикой, полностью удовлетворяющей требованиям АвтоВАЗа.

Сертификация

Известной французской фирмой ЮТАК была проведена сертификация системы менеджмента качества. Недавно с участием её специалистов состоялась конференция поставщиков комплектующих изделий. Зарубежные эксперты помогли в сравнительно сжатые сроки усвоить весьма сложную и объёмную информацию, связанную с подготовкой производства к переходу на новый стандарт ИСО/ ТУ 16949, предъявляющий к качеству изделий повышенные требования. Существенно повышая требования к себе, завод требует того же от своих партнеров, поставляющих предприятию комплектующие. А это в свою очередь еще одна гарантия высокого качества продукции завода «Автокомплект».

Признанное качество

Завод «Автокомплект» входит в Поволжский клуб качества, одной из основных целей которого является оказание помощи предприятиям в изучении и внедрении принципов TQM, международных стандартов в продвижении философии и культуры качества. Это знак особого подхода «Автокомплекта» к качеству своей работы. Клуб предоставляет возможность знакомиться с опытом работы лучших предприятий, быть в курсе новинок, не отставать от последних научных открытий и достижений.

Словом, с помощью этой структуры «Автокомплект» обеспечивает качество, от которого во многом зависит и жизнь человека.

Благодарность АвтоВАЗа

Руководством АвтоВАЗа ООО «Белебеевский завод «Автокомплект» признан «Отличным поставщиком» и по итогам 2005 года отмечен благодарственным письмом. Об этом можно только мечтать!

Поставки на вторичный рынок

Детали, которые серийно устанавливаются на сборочном конвейере АвтоВАЗа, считаются эталонными и наиболее соответствующими техническим условиям. Поэтому при необходимости замены стоит довериться все тому же заводу «Автокомплект», тем более что его изделия легко найти в розничной сети. Для этого руководство завода выстроило широкую дилерскую сеть и гарантирует качество каждой поступающей в продажу детали.

Важные тонкости

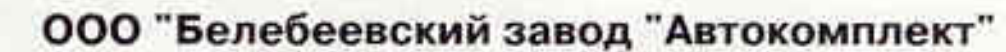
При выборе деталей для вашего автомобиля нужно четко помнить две вещи. Во-первых, одобренные специалистами АвтоВАЗа пальцы для шаровых опор производятся только из высоколегированной стали 38ХГНМ. Во-вторых, единственный допустимый метод производства – это холодная высадка с последующей термообработкой. Данная технология, обеспечивающая хорошие результаты, требует специального дорогостоящего оборудования и потому под силу только крупным и мощным предприятиям. Только такой палец использует для производства шаровых опор завод «Автокомплект». Горячий способ производства хоть и уменьшает цену изделия, но делает его гораздо менее прочным и надежным. Поэтому непривычно низкая цена должна вас насторожить.

Экономическая выгода

В покупке шаровых опор производства завода «Автокомплект» есть прямая экономическая выгода. Произведенные по всем стандартам, они служат дольше других. А это значит, что тратиться на замену придется реже, нежели при выборе деталей других марок. Ну а самый веский аргумент – это безопасность лично вас и вашей семьи. Так что не нужно пытаться улучшить или изменить то, что самим производителем признано эталонным и достойным доверия.

Главные плюсы изделий Белебеевского завода «Автокомплект»:

- предприятие является единственным поставщиком шаровых опор на конвейер АвтоВАЗа;
- только на заводе «Автокомплект» соблюдаются все технологические предписания АвтоВАЗа;
- современная технология производства, богатый опыт и высокий профессионализм коллектива – это гарантия надежности всей выпускаемой продукции;
- руководством АвтоВАЗа ООО «Белебеевский завод «Автокомплект» признан «Отличным поставщиком» и по итогам 2005 года отмечен Благодарственным письмом.



ООО "Белебеевский завод "Автокомплект"

452005, Республика Башкортостан, г. Белебей, ул. Сыртлановой, 1А, т/ф (34716) 4-46-40; 4-35-54; 6-22-68; 6-15-02, td_bzak@mail.ru, www.bzak.ru

Торговый дом завода "Автокомплект" приглашает к взаимовыгодному сотрудничеству региональных дистрибьюторов





В отличие от дешевой комплектации, тестовый «Муссо Спортс» оснащен подушкой безопасности водителя и простеньким климат-контролем.



Щиток приборов, как и весь салон, не отличается дизайнерскими «штучками» и дорогими материалами. Зато указатели хорошо читаются, а большие сигнальные лампочки заметит даже невнимательный.

Полный привод и пониженный ряд подключаются клавишей на панели – на приборном щитке загорается индикатор.



По ступенчатому рисунку несложно узнать «мерседесовский» «автомат». Правда, рычаг ни плавно, ни с налета не захотел занять крайнее положение, обозначенное единицей. Надеюсь, только на этой машине.

сиденье в такт с поршнями. Зато сразу понимаешь: под тобой не какая-нибудь легковушка, а настоящий пикап.

Знаете ли вы, с какой скоростью бегает носорог? Несмотря на свою комплекцию, этот неплохой спринтер развивает до 50 км/ч. Корейский же «Муссо» больше напоминает стайера. Тяговитый дизель неспешно раскручивается, «автомат» плавно перебирает передачи. Подавая пример многим современным коробкам с немыслимым количеством ступеней, на педаль газа реагирует незамедлительно. Поиграв



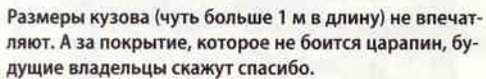




Признаки дорогой версии «Саньён-Муссо Спортс» – литые 16-дюймовые диски и молдинги по бокам.







Размеры кузова (чуть больше 1 м в длину) не впечатляют. А за покрытие, которое не боится царапин, будущие владельцы скажут спасибо.

Пятицилиндровый рядный турбодизель расположился под капотом свободно – на радость ремонтникам и любителям техники.

SSANGYONG MUSSO SPORTS – ПИКАП ПО ВИДУ, НО НЕ ПО СУТИ. НЕ ГРУЗОВОЙ ВСЕДОРОЖНИК, А ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ПЯТИМЕСТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С БОЛЬШИМ ОТКРЫТЫМ БАГАЖНИКОМ.

 Тяговитый дизель, четкая работа «автомата», хороший обзор, пристойная плавность хода для грузовика.

 Нераскрученная марка, спорная внешность, скромные размеры грузового отделения.

кнопкой, расположенной рядом с селектором переключения, серьезных изменений в поведении ни в зимнем (Winter), ни в спортивном режиме (Power) не ощутил.

На загородной трассе «носорог» оказался вполне миролюбивым животным. Не стал спорить с «Ягуаром», вежливо уступив ему дорогу. Правильно, на ровной дороге окружающая фауна даст «Муссо» солидную фору. Хотя по меркам пикапа он ведет себя пристойно – на скорости около сотни говоришь вполголоса. Крены в поворотах абсолютно не пугают, подвески для грузовика непривычно мягкие, правда, на баранке многовато толчков от кочек и ямок. А что до тормозов – к счастью, остановить бегущего «носорога» куда проще, чем разогнать.

Даже не хочется съезжать с асфальта. Вон на окрашенном в цвет кузова бампере сереет отметина. Не исключено, кто-то уже испытывал пикап бездорожьем и задел нежным пластиком ветку или плотный сугроб.

И все же... Минимальный дорожный просвет под передней и задней подвесками не очень велик, 190 мм, так что плюхнуться на пузо и посучить лапками корейский «носорог» любит. Можно не бояться повредить что-то снизу: впереди – защита, сзади – массивный мост. В общем, серьезное бездорожье лучше объезжать, а полный привод поможет взять скользкий подъем или пролезть в неглубокой колее.

В последние годы численность диких носорогов резко сократилась. Поголовье механических сородичей в России тоже ничтожно мало. Увеличится ли? С одной стороны, над этим работают серьезные зоологи из «Северсталь-Авто». С другой – «носорогу» придется делить территорию с сильными соперниками. Естественный отбор, знаете ли. □

Автомобиль предоставлен салоном «БЛОК-ВОСТОК».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ SSANGYONG MUSSO SPORTS

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4935
ширина	1760
высота	1864
база	2755
колея спереди	1510
сзади	1520
Снаряженная масса, кг	1902–1988
Полная масса, кг	2520
Время разгона 0-100 км/ч, с	16
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо	ДТ
запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,3
городской цикл	14,3
смешанный цикл	11,1

Двигатель: турбодизель, P5, 10 клапанов, 2,9 л, 88 кВт/120 л.с. при 4000 об/мин, 256 Н·м при 2250 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая рычажная, сзади – зависимая (мост); рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 255/65R16

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



MITSUBISHI L200
$21 990–27 990

Пожалуй, один из самых популярных пикапов в России. Поклонников завоевывает привлекательной внешностью, надежностью и хорошими внедорожными качествами.

ЗР, 2004, № 6



FORD RANGER
$23 100 – 27 600

В арсенале этого грузовика – по-легковому шикарный салон, достойное поведение как на ровном асфальте, так и на бездорожье, хорошая грузоподъемность. Конструктивный аналог – «Мазда-B2500».

ЗР, 2004, № 6

СТАРОМОДНИК

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков

«PT-КРУЗЕР» ОБНОВИЛИ – ТЕПЕРЬ ОН ВЫГЛЯДИТ ЕЩЕ АРХАИЧНЕЕ.

Катить на этом синем чуде по весенним бульварам – значит быть в центре внимания. Прохожие и водители до сих пор не привыкли к «PT-Крузеру»: щурясь на долгожданном солнце, они всматриваются в его силуэт с не меньшим любопытством, чем в 2000-м, когда машина только появилась. Внешних изменений после модернизации немного. Фары теперь с лихим изгибом, радиаторная решетка чуть менее «напориста», а на крыше появился маленький спойлер.



В салоне гораздо больше нового: консоль приобрела нарочито прямоугольную форму, передний пассажир теперь в случае чего схватится за поручень над «бардачком», а в центре панели красуются стрелочные часы с эмблемой «Крайслера». Из функциональных новшеств – «электронный информационный центр», по сути, маршрутный компьютер, отслеживающий расход топлива, температуру и даже снабженный компасом.

Впрочем, пытаться описать интерьер «PT-Крузера» – дело неблагодарное! Посмотрите на эти трогательные «блюдца» приборов, вставки в панели под цвет кузова, несуразно большой руль, хромированный шарик рычага коробки передач… неужели не нравится? По салону так и витает автомобильный дух 30-х; наивное время, которое уже не вернуть никогда.

Chrysler PT Cruiser: 2,4 л, 143 л.с., «автомат», исполнение Limited, опции, $28 700.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
CHRYSLER PT-CRUISER

■ **Общие данные**

Размеры, мм:

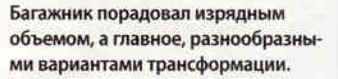
длина	4288
ширина	1704
высота	1601
Объем багажника (VDA), л	620
Снаряженная масса, кг	1585
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Топливо	АИ-91–95
запас топлива, л	57
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,7
городской цикл	14,5
смешанный цикл	10,8

■ **Двигатель:** бензиновый, P4, 16 клапанов, 2,4 л, 105 кВт/143 л.с. при 5200 об/мин, 214 Н·м при 4000 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, A4

Садиться в машину удобно благодаря низким порогам. Учитывая блестящую стилизацию салона, незначительные эргономические огрехи (подушки сидений коротковаты) можно простить.





Если водитель забыл, где расположена горловина бензобака, направление ему напомнит стрелка над спидометром с надписью «fuel door».

На заднем сиденье весьма и весьма просторно, даже если рослый водитель отодвинулся назад практически до упора.

Багажник порадовал изрядным объемом, а главное, разнообразными вариантами трансформации.

…Как же въехать в этот дурацкий двор – если заставленный машинами коридор с поворотами под 90° вообще можно назвать двором! Нет, такие упражнения определенно не во вкусе «РТ-Крузера»: при менее чем трех оборотах руля от упора до упора автомобиль требует неприлично много места для разворота, поэтому приходится сновать вперед-назад, словно паркуешь пятиметровый дредноут. А ведь по габариту машина относится к гольф-классу!

Сейчас покупателям предлагают две версии «РТ-Крузера»: с моторами 1,6 л (115 л.с.) и «механикой» за 18 900 евро ($22 700), а также 2,4-литровый 143-сильный вариант с «автоматом» – его оценивают в 22 200 евро ($26 700).

Перевод рычага из «паркинга» в «драйв» сопровождается изрядными толчками, в очередной раз возвращая на много лет назад. Газ в пол и… разочарование. Полторы с лишком тонны разгоняются с ленцой, которой не ждешь при моторе такого объема. А его голос переходит в рев на режиме кик-даун. Что вдвойне обидно, поскольку вдавливающего в спинку ускорения нет в помине.

Повороты «Крузер» проходит надежно, в критических режимах начинает плавно вываливаться наружу, скользя всеми четырьмя. Однако подвеска напоминает о себе изрядной тряской на крупных выбоинах. Это не единственное, к чему можно придраться. Например, обзор назад в салонное зеркало весьма посредственный, а пятую дверь можно открыть только ключом с улицы. На скоростях за 100 км/ч «РТ-Крузер» начинает посвистывать на ветру. При том, что официально заявлено – шум в салоне модернизированной машины уменьшен на 5 дБ. Впрочем… разве не мы с вами, дорогие покупатели, хотели вернуться в машине времени на несколько десятков лет назад? Ощущение не стало бы полным, если бы «РТ-Крузер» заглушили до уровня «Мерседеса» Е-класса! Зато, как принято говорить в среде гурманов, блюдо под названием «РТ-Крузер» получилось аутентичным. Приятного аппетита! □

Автомобиль предоставлен российским представительством «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР».

ПЕРВЫЙ, БЛИН!

Анатолий Фомин. Фото: Константин Якубов

Компания БМВ первая на российском рынке предложила покупателям полностью работоспособную навигационную систему с локальными картами. Об этом объявили еще в январе, а в конце марта мы, наконец, получили для теста серебристый БМВ-525i со штатной навигационной системой и российскими картами.

ЧТО ОНА МОЖЕТ?

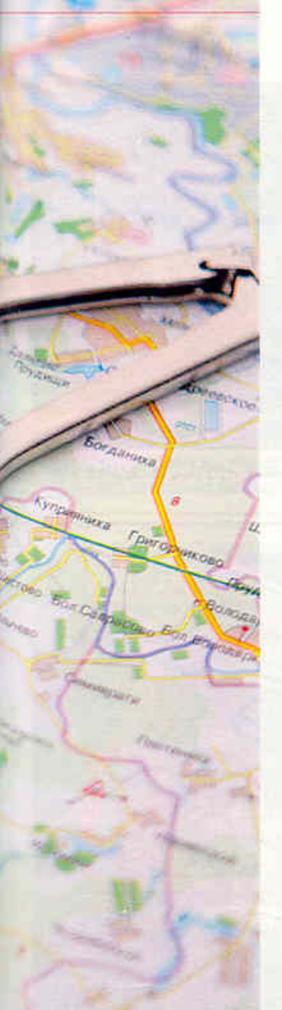
Навигационная система БМВ – только часть мультимедийной системы автомобиля, управляемой с помощью i-Drive. Один вращающийся контроллер, который можно перемещать вперед-назад и вправо-влево, а также и нажимать, ведает всеми функциями. Схема теоретически позволяет управлять всей электроникой при помощи единственной «кнопки». Вот только при этом приходится внимательно смотреть на дисплей – а он хоть и расположен в верхней части передней панели, но отвлекает не хуже мобильного телефона! Лучше остановиться.

В чем плюсы встроенной системы? Во-первых, на панели нет ничего лишнего – дополнительные приборы ухудшают обзорность и снижают пассивную безопасность. Во-вторых, экран в БМВ больше и лучшего качества, чем в компактных навигаторах. В-третьих, система оснащена встроенным гироскопом, что позволяет не терять маршрут даже в тоннелях и под эстакадами, где прием сигналов со спутников GPS невозможен.

В чем минусы, тоже понятно: при покупке автомобиля это дополнительные 3800 евро за пока только московскую навигацию. Официальные цены на DVD с кар-

Подписи на карте пока только латиницей. В трехмерном режиме их вообще нет. Прибудем через 8 минут? Вашими устами мед пить…







Наиболее удобный режим навигации – трехмерная карта в левой части дисплея и подробные инструкции в правой.

Кругляш i-Drive отвечает за все сразу, потому обращаться к нему приходится чаще, чем хотелось бы.



тами – 600 евро. Ну как при этом не привести цену «контрафакта»? 3000 рублей…

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Для начала – естественно, в редакцию: Селиверстов переулок, 10. С первой попытки найти адрес не получилось. Ошибка в базе? Ничего подобного – просто по умолчанию система ищет в том же районе, где был найден предыдущий адрес. Если в область поиска внести «всю Москву», то искомый переулок легко найти. Вот только нумерация домов в нем заканчивается на шестом, а десятого нет и в помине. А ведь нашему зданию почти два десятка лет! Впрочем, сойдет и шестой – еще неизвестно, где удастся припарковаться…

Вот и первый сюрприз: пока мы едем по Химкам, где теперь расположен офис БМВ, все, что может предложить навигатор – показать направление, поскольку карты пригорода (пусть он всего в нескольких сотнях метров от кольцевой дороги) пока нет.

У ближайшей развязки с МКАД система взялась за ум и посоветовала правильный въезд для разворота, после чего предложила толковый маршрут через Ленинградское шоссе. Потолкавшись в пробках, выбираемся на Садовое кольцо, неуклонно и прямолинейно приближаясь к цели. Звонок телефона меняет планы: нас ждут на Комсомольском проспекте. Адрес? Да нет никакого адреса… Напротив Дворца молодежи, но с другой стороны. Воспользуемся «вводом с карты». Получается неплохо, если представляешь географию столицы. Навигатор не подкачал!

Второй маршрут до редакции составили, используя не «скорейший», а «кратчайший» алгоритм (всего навигационная система предлагает шесть вариантов). Он получился интереснее, чем предполагали: через Ленивку и Колымажный переулок, далее по Бульварному кольцу.

День прошел в любопытных поездках, однако новых для нас маршрутов открыть не удалось. Поиск по адресам – непростая вещь, но навигационная система БМВ специально избегала сложностей. После выбора улицы нужно выбрать дом – система сама подскажет, какие цифры остались. Но не обольщайтесь – если здание в глубине квартала, вы его не найдете…

POI

Эта аббревиатура есть практически в любом навигаторе

Вместо карты на экран можно вывести и координаты. Даже с высотой над уровнем моря.



Трехмерный вариант самый приятный для глаз – чего стоят нарисованные облачка!





Шесть вариантов прокладки маршрутов: автомагистрали, без автомагистралей, быстрый, короткий, без пробок (!), без платных дорог.



Межквартальных проездов система не знает – путь с соседней улицы занял почти 5 км.

– Points Of Interests (дословно «интересные места»). Обычно в их число входят городские достопримечательности, гостиницы, рестораны, банки, места отдыха. В навигационной системе БМВ эта функция по умолчанию отключена. Включить не так легко – нужный пункт меню запрятан довольно глубоко. Зато потом на карте можно отобразить и рестораны, и гостиницы, и станции технического обслуживания, и даже представительства компаний, задать поиск тех, что поблизости. Результаты нас несказанно удивили – такого обилия злачных мест в спальном районе мы не ожидали. Впрочем, оказалось, это компьютерный «глюк»: понравившееся заведение – в 17 километрах от нас!

Незадача вышла и с адресами представительств. На запрос БМВ система с легкостью выдала маршрут, которым мы не замедлили воспользоваться. Но чем ближе к финальной точке, тем больше мы недоумевали, очутившись в итоге по прежнему адресу представительства, откуда оно выехало год назад. Смешно.

ЭКЗАМЕН ПО МОСКВОВЕДЕНИЮ

Москва – далеко не самый большой по площади город мира, но по количеству жителей уступает лишь пяти крупнейшим азиатским мегаполисам и столице Аргентины. Сложная и неравномерная застройка, гремучая смесь промышленных и жилых районов, словно пицца, нарезанная линиями железных дорог. Официально это называется радиально-кольцевой структурой.

Для наших оценок мы запаслись десятком весьма заковыристых адресов. Перед тестом предварительно проверили не только возможности подъезда, но и само существо-



Дорогу к дилеру система знает. Что скажут про навигацию специалисты по ремонту и запчастям?

СЛОЖНЫЕ ТЕСТОВЫЕ АДРЕСА В МОСКВЕ

1. Селиверстов переулок, 10.
2. Улица Кутузова, 9.
3. Бумажный проезд, 14.
4. 1-я Пугачевская улица, 17.
5. Большая Черкизовская, д.22, корп. 7.
6. Улица Новаторов, 20.
7. Московский проспект, 18.
8. Борисовская улица, 40.
9. Улица Шеногина, 4.
10. Новые Черемушки, квартал 32а.

Если адрес точно не известен, можно просто «ткнуть в карту». Туда навигатор вас и приведет…



Дороги, по которой мы едем, на карте еще нет. Сворачивать вправо не будем – мы на эстакаде, построенной совсем недавно.





Конкретный дом на улице можно выбрать из списка. Но в нем далеко не все строения (номера 20–24 отсутствуют).



Многоуровневые развязки столицы прописаны очень хорошо. Заблудиться почти невозможно.

вание точек – строительство в Москве идет довольно активно и привычные пути меняются. Основная проблема «сложных» адресов в том, что дома, указанные по одной улице, на самом деле требуют подъезда с другой. Впрочем, таких мы взяли всего пару – это уж чересчур сложно. Остальные просто из не слишком известных уголков столицы.

Вы улицу Кутузова знаете? Нет, не Кутузовский проспект, а улицу – их, кстати, в столице две... А как вам адрес: Московский проспект, 18? Это не в Питере, а в Москве! А то, что кроме Братеева, есть еще и Братцево, вы слышали? Поверьте, даже матерые таксисты порой удивляются... Некоторые результаты наших блужданий – на фото.

ПОСТ И МАСЛЕНИЦА

Долгое время автомобильные навигационные системы были у нас под запретом. В Японии ими пользуются уже 20 лет, в Европе – больше десяти. Неудивительно, что во время зарубежных поездок впечатления от них более оптимистичные.

Задачи, предложенные навигатору, были не из простых: полностью он справился лишь с тремя из десяти. Остальные выполнены частично: найдена нужная улица с «похожим» адресом. Дальше надейся только на местных прохожих.

Маршрут в Европу построить не сложнее. Мы проверили – до Мюнхена система доведет. Впрочем, и в Москве есть чему порадоваться – сложные развязки на МКАДе и Третьем кольце система отработала безукоризненно. Особенно хорошо с включенным трехмерным «перспективным» отображением на экране – запутаться практически невозможно. Порадовал и сам экран – изображение хорошо видно даже под прямыми солнечными лучами. Неплохо справляется навигация и с односторонними переулками в центре. По крайней мере, под «кирпич» не подвела ни разу.

ШТАТНЫЙ НАВИГАТОР УДОБНЕЕ ПОРТАТИВНОГО, НО ПОКА ОН РЕШИЛ ТОЛЬКО ТРИ ВОПРОСА ИЗ ПОСТАВЛЕННЫХ ДЕСЯТИ.

Голосовые подсказки тоже выполнены достойно. Приятный женский голос без «металлического» оттенка, система автоматически приглушает музыку перед объявлением. Хотя сам текст его порой удивляет: «приготовьтесь занять левую сторону проезжей части». Скажите просто: держитесь левее. Время прибытия упорно рассчитывается из разрешенных Правилами 60 км/ч. Это совершенно нереально – скорость втрое, а то и вчетверо ниже! Неужели нельзя исходить из средней? Это умеет даже простейший GPS-приемник за 150 долларов!

Не ошибается тот, кто ничего не делает. Долгий вынужденный пост без навигационных систем в России закончился. Впереди – масленица? Пускай первый блин БМВ несколько сыроват, начало положено. На подходе навигаторы «Порше» и «Мерседеса», и самые серьезные конкуренты – встраиваемые навигационные системы альтернативных производителей. Так что «снимать сливки» придется недолго, предстоит поработать и над качеством, и над ценами. Новые карты вот-вот появятся, ошибки в программе обещают исправить. Жизнь заставит – на пользу потребителям. □

Поворот на улицу Степана Супруна через 200 метров, а бензин кончится через 44 км. По «Минке» можно и до Мюнхена.



«Ямки и поваляться» – отличное название и всего в 600 м. На самом деле мы в Медведкове, а ресторан на Никитской (около 17 км).



ДЛЯ ВЛЮБЛЕННЫХ В ВЕТЕР

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Дженерал моторс»

КРАСИВЫЙ КАБРИОЛЕТ + ПРОСТОРНОЕ КУПЕ = «АСТРА ТВИН ТОП», КОТОРАЯ УМЕЕТ НЕПЛОХО ЕЗДИТЬ В ОБОИХ ВАРИАНТАХ КУЗОВА.



В весенней Москве тают сугробы, гремит по подоконникам капель. А на Сардинии почти лето, и тугая струя нагретого за день воздуха врывается в машину, наполняя душу ощущением праздника. В такие моменты начинаешь сам себе завидовать!

Где-то там, в нескольких часах полета остались неоконченные дела, заботы, а тут море, прекрасная погода и стильная новинка: купе-кабриолет «Опель-Астра Твин Топ». Открытая машина – баловство, плохо совместимое с привычной жизнью? Это как посмотреть: здесь практичные хэтчбеки, седаны, универсалы кажутся слишком обыденными, лишенными праздничного настроения. Чем сидеть в железной коробке, лучше под жужжание сервоприводов сложить крышу и катить себе, купаясь в завистливых взглядах.



ДВА В ОДНОМ

Идея купе-кабриолета в общем-то не нова. Став модным, сегмент подобных авто стремительно пополняется новыми моделями. Создатели стремились сделать из обычной «Астры» нечто особенное, в первую очередь уделяя внимание внешности. Чистые, простые линии передней части кузова, стильная покатая крыша, навевающая воспоминания о другом «опелевском» купе – «Калибре». И в то же время рубленые грани мощной кормы…. А ведь красиво получилось!

На вооружении новинки гамма современных бензиновых моторов (1,6–2,0 л, 105–200 л.с.), среди которых две заряженные турбоверсии. В отдельных комплектациях специально настроенное, адаптивное шасси (Interactive Driving Sistem) призвано обеспечить отличную управляемость. С этих позиций «Астра Твин Топ» – скорее заявка на полноценное спортивное купе, нежели просто красивое транспортное средство для индивидуалиста.

При этом автомобиль не лишен практичности. Большая колесная база (2614 мм) позволила сделать салон достаточно удобным для четырех взрослых седоков. Интересен и сам «трансформер» – трехсекционная складная крыша. Ее детали компактны, поэтому, как утверждает фирма, даже со сложенным верхом «Астра» может похвастать вместительным багажным отделением.

Что же, посмотрим! Дорожные сумки с завидной легкостью исчезают в недрах ярко-красной машины с шильдиком 1,8...



Версию Cosmo отличают спортивное рулевое колесо, климат-контроль, регулируемые настройки шасси и поворачивающиеся фары.



В ряду переключателей под экраном тумблер «Sport» – он меняет настройки подвески.



Трансформер в действии: привод крыши полностью работоспособен и в движении, до скорости 30 км/ч.

КУПЕ ИЛИ КАБРИОЛЕТ

Словно козырек бейсболки, маячит впереди рамка ветрового стекла, массивное внутреннее зеркало прямо перед глазами. Я все время пытаюсь сползти вниз с удобного, в меру облегающего сиденья, чтобы хоть немного улучшить себе обзор. Тем более что поворот следует за поворотом.

Мотор, очевидно, несколько скованный требованиями Евро IV, не торопится демонстрировать прыть 140 «лошадей» – ускоряет машину уверенно, но довольно монотонно. А где же злость, характер, присущие энергичному облику купе-кабриолета? Пока что заявку поддерживают добротные управляемость, тормоза да активно «зудящие» руль и рычаг коробки. Да, вибраций здесь определенно многовато.

Но вот стрелка тахометра подбирается к 5000. Кажется, ждать уже нечего – и тут заунывная песня мотора переходит в могучий рев, «Астра» с новой энергией устремляется вперед, наконец-то показывая, на что способна. Теперь это настоящий атлет. Подвески хоть и жестки, зато надежно держат дорогу.

Двадцать-тридцать секунд, и я в кабриолете. Без крыши вибраций в салоне стало заметно меньше, да и двигатель не так слышен на фоне шума рассекаемого воздуха. Нестись сломя голову не хочется – предпочел неспешно катить, обозревая окрестности. Поведение машины практически не изменилось, единственное не очень приятное наблюдение – вибрация рамки ветрового стекла на мелких неровностях. Они хорошо заметны благодаря все тому же зеркалу, маячащему перед глазами. Конечно, «сквознячков» в салоне стало больше, зато с ветерком веселее!

Самая быстрая 200-сильная «Астра» встречает подчеркнуто грубоватой ко-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	OPEL ASTRA TWIN TOP 1,8 ECOTEC	OPEL ASTRA TWIN TOP 2,0 TURBO
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4476	
ширина	1831	
высота	1414	
база	2614	
колея спереди/сзади	1488/1481	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1515	
Полная масса, кг	1865	
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,4	8,9
Макс. скорость, км/ч	209	237
Топливо	АИ-95	
запас топлива, л	52	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,2	7,3
городской цикл	10,3	13,3
смешанный цикл	7,7	9,5
Кузов		
Количество дверей/мест	2/4	
Объем багажника (VDA), л	440/205	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1796	1998
Степень сжатия	10,5	8,8
Мощность, кВт/л. с.	103/140	147/200
при об/мин	6300	5400
Крутящий момент, Н·м	175	262
при об/мин	3800	4200
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	M6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	225/45R17	



Погрузку и выгрузку багажа упрощает устройство Easy Load, автоматически приподнимающее элементы сложенной крыши на 250 мм.

жей сидений, хвастает шестиступенчатой «механикой» и адаптивным шасси с возможностью регулировать демпфирующие способности подвески (режим «Спорт»). Автомобиль заметно лучше доведен с точки зрения шумов и вибраций. В звуке мотора слышен породистый рык, да и его возможности раскрываются совсем по-другому. На 2500–3000 об/мин удобная тяговитость сменяется мощным ускорением…

Тут-то и вспоминаешь о кнопочке «Sport». Стоило нажать тумблер, как способности подвески и мотора пришли в желанное соответствие, наделяя вас полной уверенностью. «Астра Твин Топ» становится настоящим спортивным купе, радуя взаимопониманием в быстрых поворотах.

В ЕВРОПЕ И В РОССИИ

Практичным немцам новое купе-кабриолет обещано по цене от 23 650 евро (примерно $28 500). Фирма утверждает, что версии с наиболее популярными двигателями от 100 до 150 л.с. будут на 3000 евро дешевле ближайших конкурентов. Ничего не скажешь – заманчиво… но это в Европе.

У нас пока все туманно. Автомобили могут появиться уже летом (логично!), но цены еще не определены. В общем, очень похоже на ситуацию с другим трансформером – «Опелем-Тигра» (ЗР, 2004, № 10). Если «твин-топы» будут активно покупать на Западе, в России они появятся не скоро. Эх, а ведь так празднично все начиналось: море, солнце и «Астра Твин Топ». □



ДЛЯ ЖЕСТКОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ

Одна из серьезных инженерных проблем при создании кабриолета – обеспечить нужную жесткость кузова. На «Астре Твин Топ» применены специальные силовые элементы: по сравнению с предыдущей моделью удалось на 30% повысить жесткость на кручение, что положительно сказалось на управляемости и устойчивости.

Чтобы обезопасить пассажиров при опрокидывании, новинка оснащена очень жесткой рамкой ветрового стекла и активной системой защиты. При возникновении аварийной ситуации из-за задних сидений за 0,2 с выдвигаются алюминиевые стержни, активируются преднатяжители ремней. Механизм срабатывает и при установленном жестком верхе.



«ФОКУС» С РАЗОБЛАЧЕНИЕМ

Максим Сачков

Вы можете купить любой «Фокус» при условии, что он будет через полгода. Пожалуй, так в новых реалиях должна звучать знаменитая фраза, приписанная основателю фирмы «Форд». Если вы сейчас решили приобрести машину из Всеволожска в популярной комплектации, рассчитывайте на… осень. Что за магическая сила притягивает к этому автомобилю?

ОТ ПРОСТОГО К ДОРОГОМУ

Покупателей «Фокус» привлекает, в первую очередь, ценой: получить менее чем за 12 тыс. долларов современный автомобиль гольф-класса! Вместительный, безопасный, да еще не в самой бедной комплектации: подушка водителя, передние электростеклоподъемники, центральный замок и иммобилайзер, рулевая колонка с двумя регулировками, сиденье с «лифтом». Кондиционера, правда, нет, а кузов и мотор за эту цену самые скромные – трехдверный хэтчбек и 80-сильный агрегат объемом 1,4 л.

Дальше только успевайте отсчитывать купюры. Окрас с металлическим блеском – плюс 275 долларов. За пятидверный хэтчбек придется доплатить 460 «условных», а надбавка за любимый многими россиянами седан – вдвое больше. Нужен универсал? Он дороже трехдверного хэтчбека в той же комплектации на 1550 «зеленых».

При желании потенциальный покупатель разбавит аскетичную версию «Амбьент» (Ambiente) опциями – от резиновых ковриков ($35) до кондиционера ($1150). Кстати, последний включен в более богатую комплектацию «Комфорт» (Comfort), которая дороже на 1000 с небольшим. Пожалуй, целесообразней выбрать «комфортный» вариант, получив, помимо кондиционера, еще молдинги и ручки дверей в цвет кузова, а вместе с ними и интерьер посолиднее.

В комплектации «Комфорт» больше возможностей ассигновать солидную, часто че-

С «ФОКУСОМ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 100 тыс. км или 2 года, в зависимости от того, что наступит раньше. Не позднее чем через 6 месяцев после покупки можно за дополнительную сумму приобрести программу «Форд Сервис Контракт», продлевающую гарантию до 4 лет и 125 тыс. км. Рекомендованные расценки на любое ТО (каждые 20 тыс. км) с расходными материалами – 50 евро (примерно 1700 рублей).

«Форд-Фокус»-седан.

«Форд-Фокус»-универсал.



«Форд-Фокус»-хэтчбек.

«Форд-Фокус ST».

«Форд-Фокус C-Max».

тырехзначную сумму на дополнительное оборудование. Вместо кондиционера можно заказать двухзонный климат-контроль ($390), установить парктроник на корме ($290) или электростеклоподъемники на всех дверях и зеркала с обогревом ($230). Тем, кто готов вложить деньги в безопасность, предлагают вторую фронтальную подушку и боковые (по $290), ABS и систему курсовой устойчивости ($690), а также ветровое стекло с обогревом ($170). На этом список опций не заканчивается – самые расточительные могут потратить больше 7000 долларов.

«Фокусы» в комплектации «Тренд» (Trend) богаче и снаружи, и внутри – хром на решетке радиатора, темные ободки на фарах. Вполне логично, что и дополнительное оборудование посерьезнее – например, кожаные кресла ($1590) или биксеноновые фары ($980).

На верхней ступени – комплектация «Гиа» (Ghia). Многие красивые и удобные штучки, которые в других версиях предла-



Компанию нынешним двигателям (на фото 100-сильный мотор) вскоре составит еще один – бензиновый объемом 1,8 л мощностью 92 кВт/125 л.с. На новую модификацию уже принимают заказы.

Как положено современным моделям, сиденье у всех модификаций с разными кузовами разрезано на две неравные части. По форме багажники удобные, особых проблем с погрузкой не будет.

Солидный внешний вид, добротные материалы, хорошая эргономика – таково внутреннее убранство «Фокуса». Чем дороже комплектация, тем больше в салоне кожи, дерева и алюминия.



ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ

	Ambiente	Comfort	Trend	Ghia
1,4 л (80 л.с.)	от $11 720	от $12 810		
1,6 л (100 л.с.)		от $13 270		
1,6 л (100 л.с.) с «автоматом»		от $14 420	от $14 650	от $15 850
1,6 л (115 л.с.)		от $13 730	от $13 960	от $15 160
1,8 л (115 л.с.) турбодизель		от $15 670		
2,0 л (145 л.с.)			от $14 820	от $16 020

гают как опции, здесь – в базовом оборудовании: четыре электростеклоподъемника, электрозеркала с обогревом, ключ с дистанционным управлением сигнализацией, фронтальные и боковые подушки. Плюс – черты, характерные лишь для «Гиа»: оригинальное оформление центральной консоли, кожаный набалдашник рычага коробки с серебристым логотипом и ободком, россыпь светильников, в том числе в ногах и возле зеркал на козырьках.

ЛИТРЫ И СИЛЫ

Самый доступный бензиновый 1,4-литровый мотор не может похвастать характеристиками, хотя водителя, предпочитающего спокойный, размеренный стиль езды, устроит. Тем более, если большую часть времени автомобиль живет в плотном городском потоке. С такой работой 80 «лошадок» справятся на ура, а в выхлопную трубу не улетят лишние деньги. На шоссе не столь комфортно – хотите ехать динамично, чаще переключайте передачи, не давая оборотам упасть.

За «Фокус» с мотором 1,6 л придется доплатить почти 1500 долларов, поскольку в комплектации «Амбьент» его не устанавливают. Стосильный агрегат тянет повеселее, напоминая о себе отчетливым говорком, который пробивается даже через добротную шумоизоляцию. Желающим приобрести «Фокус» с двумя педалями придется остановиться на этом моторе, с другим четырехступенчатый «автомат» не ставят. Существует версия с агрегатом того же объема – 1,6 л, но на 15 л.с. мощнее.

Если и этих «лошадок» недостаточно, заказывайте «Фокус» с 2-литровым двигателем. А разделяющим европейские ценности предлагают версии с дизелем 1,8 л (ЗР, 2006, № 3). Такие машины существенно дороже бензиновых, равных по силам. Поэтому надо горячо любить дизели либо много ездить. Ведь при нынешней разнице в ценах на топливо дизельный «Форд» окупится лишь после 100 тыс. км. Кстати, периодичность и стоимость ТО у дизельных и бензиновых версий одинакова. Тем, кто все же решится на дизель, советуем доплатить за пусковой подогреватель ($460). Без него в трескучие морозы салон как следует не протопишь, особенно если мотор тарахтит на холостых в затяжных пробках.

Особняком стоит спортивная версия – «Фокус ST». Правда, и его придется подождать несколько месяцев, предварительно оговорив с дилером комплектацию. Такие машины поставляют под конкретного клиента, разговор с которым начинается с 29 тыс. долларов. Под капотом грозно порыкивает пятицилиндровый 2,5-литровый агрегат с турбонаддувом, в котором 225 «лошадей». Они постараются, чтобы стрелка спидометра пересекла отметку 100 км/ч меньше чем за 7 с и «уперлась» лишь ближе к 240 км/ч. Только успевай отщелкивать передачи механической шестиступенчатой коробки. Некоторые отличия модификации ST от обычных «фокусов» – спортивная подвеска, 18-дюймовые диски с низкопрофильными шинами, оригинальные бампер и решетка радиатора, сиденья «Рекаро», металлические накладки на педали. Тут еще много такого, что вызовет завистливые взгляды окружающих и чувство удовлетворения у хозяина.

Если вам не хватает места, а не мощности, приглядитесь к модели C-Max. Мини-вэн на

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	7200
Фара	2500
Крыло переднее	4000
Капот	7500
Глушитель	5500
Бампер передний в сборе	5600
Фильтр топливный/масляный/воздушный	–/200/600
Ремень генератора/ГРМ	1500/900
Тормозные колодки передние (комплект)	1850

Дизайн приборного щитка изящным не назовешь. Зато ничто не отвлекает внимание, приборы отлично читаются. На заказ в дорогих комплектациях установят маршрутный компьютер.

Опции, преображающие центральную консоль, – управление климатической установкой и самой дорогой аудиосистемой с CD-чейнджером.

Если сзади никто не сидит, подголовники можно «сравнять» со спинкой, чтобы они не мешали обзору. Плохо, что даже в дорогих комплектациях шея у среднего пассажира не защищена.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD FOCUS 1,4*	1,6*	2,0**	1,8*** TDCi
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4342		4488	4475
ширина	1840		1840	1840
высота	1497		1497	1497
база	2640			
колея спереди	1535			
сзади	1531			
Снаряженная масса, кг	1229	1264	1364	1440
Полная масса, кг	1690	1730	1810	1950
Время разгона 0-100 км/ч, с	14,1	13,6	9,3	10,9
Макс. скор., км/ч	164	172	193	190
Топливо	АИ-92			ДТ
запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,4	6	5,4	4,4
городской цикл	8,7	10,6	9,8	9,8
смешанный цикл	6,6	7,7	7,1	5,3
Кузов				
Кол-во дверей/мест	3/5	5/5	4/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	385/1247		526	480/1525
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Рабочий объем, см³	1388	1596	1999	1753
Степень сжатия	11	11	10,8	17
Мощность, кВт/ л.с.	59/80	74/100	107/145	85/115
при об/мин	5700	6000	6000	3700
Крутящий момент, Н·м	123	150	185	300
при об/мин	3500	4150	4500	1900
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5		А4	М5
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые			
задние	барабанные			
Размер шин	195/65R15, 205/55R16			

** Хэтчбек. ** Седан. *** Универсал.*

платформе «Фокуса» у нас продают лишь с двумя моторами 1,6 и 1,8 л – соответственно, 115 и 125 «лошадей». Меньше и комплектаций, отсеялся «Комфорт». Естественно, минивэн дороже обычного «Фокуса» – в начальной версии «Амбьент» почти 18 тыс. долларов, а самый навороченный «Гиа» чуть-чуть не дотягивает до 35 тысяч.

БЕЗ ЧУДЕС, НО С «ФОКУСОМ»

Рослые и крупногабаритные коллеги подтверждают: «Фокус» – один из самых просторных в своем классе. На переднем ряду водитель и пассажир не мешают друг другу, на заднем диване – вполне сносно усядутся трое. Жаль, что для среднего ремень только поясной, а подголовника и вовсе нет.

За рулем «Фокуса» удобно. Комфортные кресла – с большим диапазоном регулировок, в том числе по высоте. Даже в самой простой комплектации рулевая колонка настраивается в продольном направлении и по углу наклона. Только старайтесь не задевать за ее массивный и жесткий кожух при посадке и высадке, иначе ноги будут в синяках.

Поведением на дороге «Фокус» пытается угодить и водителю, и пассажирам – получается не всегда. Подвеска комфортная, нетрясучая, но большим запасом энергоемкости похвастать не может. Серьезные ямки и колдобины отзываются пробоями. Огрехи покрытия на руль почти не передаются, но вместе с неровностями пропадает связь с дорогой. Кроме того, в поворотах машина заметно кренится, а на неровностях кузов начинает раскачиваться. Впрочем, серьезного «криминала» в поведении «Фокуса» нет. Чего действительно стоит опасаться – вялых тормозов у модификаций без ABS. Напомним, без электроники тормозной путь заметно увеличивается (ЗР, 2005, № 12).

Несмотря на некоторые недостатки, «Фокус» – одно из самых выгодных предложений на российском рынке. Стоит почти одинаково с младшей сестрой «Фиестой» и дешевле многих конкурентов. Да и по расходам на эксплуатацию многие модели этого класса обходятся дороже.

По большому счету, проблема – одна. Ждать полгода или даже несколько месяцев согласится не каждый. Правда, в этом году завод во Всеволожске наращивает выпуск, а некоторые комплектации будут приходить из-за рубежа, но продавать их обещают по тем же ценам, что и автомобили российского производства. Надеемся, скоро очереди исчезнут. Незаметно, как в хорошем фокусе. □

ТРЕЩИНЫ В ОТНОШЕНИЯХ

Александр Будкин

«ШЕВРОЛЕ-НИВА»

- Изготовитель: .... **«GM-АВТОВАЗ»**
- Год выпуска: **2002**
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: .... **с декабря 2002**
- Пробег на момент отчета: .... **100 тыс. км**
- Предыдущие публикации в журнале: .... **2003, № 2, 4, 6, 8, 11, 12; 2004, № 1, 5, 10, 12; 2005, №11**

Споры о том, сколько ездить на «Шевроле-Ниве», вели с ее появления в редакции. В документах на автомобиль указан ресурс 90 тыс. км, представители СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ» заверяли, что «должно быть 120 тысяч». Посовещавшись, мы остановились на круглой цифре – 100.

ГОДЫ ЮНОСТИ

На долю автомобиля выпало немало приключений. Он, если верить производителю, был первым из товарных, у которого сломалась крышка переднего редуктора (см. ЗР, 2003, № 6). Потом мы, также в числе первых, на бездорожье надломили задний бампер. Затем к списку слабостей «Шевроле-Нивы» добавились наружные зеркала (кронштейны закисают и при любом контакте отламываются), система охлаждения – из нее куда-то неудержимо уходит «Тосол», а у каждого второго автомобиля хоть раз в жизни срывает подводящий патрубок радиа-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Необходимость частой регулировки передних ступиц – одна из особенностей всех «нив», «Шевроле» – не исключение.

Открутилась гайка на трапеции привода стеклоочистителей – дворники встали.

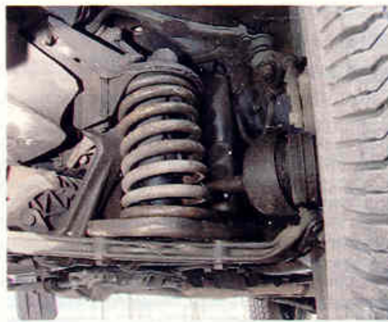




Сломав второе зеркало, приучился каждый вечер складывать «лопухи». Иначе, через пару месяцев зеркала закисают и ломаются. Увы, через 6–8 месяцев они все равно теряют подвижность. Итог – четыре зеркала за 100 тыс. км.

Капот через три года выглядит неважно. К счастью, коррозия не распространяется, но серый цвет для «Нивы» – не лучший.





Самое уязвимое в передней подвеске – шаровые опоры (неудачный пыльник). На более поздних машинах опоры стали ходить до 60 тыс. км. Приводы вполне могут осилить 100-тысячный рубеж, но для сальников полуосей даже 45 тыс. км – большая удача.



Переключатель забора воздуха стал настолько тугим, что ручка однажды не выдержала. Еще больше хлопот доставил один из тросов привода печки. Тот, что регулирует температуру, вылетел из оплетки. Ремонт оказался нелегким, небыстрым и недешевым.

тора, а также катушка зажигания – хоть одну, да заменишь. Была еще куча проблем, связанных с конструктивными недочетами первых «нив». Но поговорим лучше о тех, что актуальны и для теперешних владельцев.

К лету 2003-го, когда наша «Нива» собиралась на ТО-15 тысяч, а счет проданным автомобилям шел на тысячи (но еще не на десятки тысяч), в очередь на фирменный техцентр записывали за неделю. Плановое обслуживание стоило больше $200 (в полтора раза дороже, чем для «КИА-Спортидж»). Но владелец мог успокоить себя тем, что поддерживает гарантию. Ради нее соглашались поставить автомобиль в гараж на несколько дней. Это раздражало, но автор (и не он один) верил, что сервисная сеть быстро развивается и очередей скоро не будет.

Спустя примерно год автомобиль проходил ТО-60 тысяч, а проблем только прибывало. Гарантия кончилась, число поломок росло, цены на обслуживание оставались высокими, а их произведение на нормочасы раздражало больше, чем сами очереди, которые, кстати, меньше не стали: автомобилей-то прибавлялось! Добавьте дороговизну оригинальных запасных частей, которые к тому же трудно купить в магазине. Из-за этого и приходилось ехать на фирменный сервис.

Минул еще год: пробег перевалил 100-тысячный рубеж. Станций, готовых обслуживать машину, стало больше, но на фирменных очередь не исчезла. Плановый визит на сервис подразумевает наличие в загашнике примерно тысячи долларов. И дело не в том, что слишком дороги запчасти: они появились в магазинах и даже заметно подешевели. Но ведь цена нормочаса на фирменных СТО – $25–30. А операций на «Ниве» с таким пробегом нужно сделать много. Счет за обслуживание нашей машины при пробеге 90 тыс. км превзошел самые смелые предположения… $1700!

Замечу: автомобиль приехал на СТО своим ходом и, как я был уверен, в приличном состоянии. Итак, замена нескольких сальников, пыльников, сайлент-блоков (задние «махнули» вместе со штангами), всех шаровых опор и приводных ремней, передних тормозных колодок, свечей зажигания, нескольких шлангов в системе охлаждения. А еще – постукивали клапаны и появилась усталостная трещина на крышке пятой передачи. Заменили гидрокомпенсаторы и крышку вместе с парой шестерен, поскольку те выгля-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



С двигателем не очень повезло: холодный с рождения постукивал клапанами. К 40 тысячам стук стал навязчивым – заменили гидрокомпенсаторы. К 90 тысячам все повторилось.



Выкрашиванием зубьев на шестерне V передачи бывалых владельцев «нив» не удивишь. «Шевроле» – не исключение. Хуже, что треснула корпусная деталь, в полости которой работает пятая передача.



Низкий уровень «Тосола» – хроническая болезнь, даже если нет течей. Возможно, причина в том, что сразу после выключения зажигания вентилятор останавливается. Двигатель перегревается по нескольку раз в день.



Один из внезапных отказов машины, потребовавший вызова эвакуатора, связан с сигнализацией. А установил ее при продаже «Нивы» официальный дилер. В первый год ломался замок зажигания со встроенным приемником иммобилайзера, отходили контакты комбинации приборов.



Генератор со шкивом под поликлиновой ремень сейчас на всех «нивах». У нас – ранняя машина с другим шкивом, а главное – с нижним расположением агрегата. На него постоянно капает «Тосол» и летит грязь. За три года заменили четыре диодных моста и генератор в сборе!



Сальники текут через 20–40 тыс. км. Видимо, такова чистота обработки валов, которые они уплотняют. Родные вазовские хомуты лучше заменить сразу.



ОТВЕТ
«Джи-Эм–АВТОВАЗ»
по дефекту соединителя переднего тормоза (дет. 2123-35010856).

1. Деталь входит в состав передних тормозов и поставляется на сборку нашим поставщиком ОАО «АВТОВАЗ». Конструкция детали также была разработана и испытана на ОАО «АВТОВАЗ». Результаты полного цикла испытаний – положительные. Ресурсные испытания были проведены в полном объеме, включая зимние и «юг, горы». В процессе испытаний этот дефект не наблюдался.

2. Дефектные детали были переданы в исследовательский центр ОАО «АВТОВАЗ» для проведения исследований и выявления причин разрушения. По заключению экспертов, разрушение детали произошло по причине электрохимической коррозии. Важно, что этот дефект является единичным и на сегодняшний день обнаружен только на нескольких автомобилях, произведенных в августе 2003 года. По заявлению экспертов ОАО «АВТОВАЗ», такое же соединение применяется и на цилиндре тормозов, изготовленном из алюминиевого сплава литьевым способом, и эта деталь не подвергается электрохимической коррозии. Соединитель тормозов был изготовлен из прутка дюралюминиевого сплава методом машинной обработки.

3. О наличии дефекта были информированы все дилеры ЗАО «Джи-Эм–АВТОВАЗ» с целью контроля автомобилей и в случае необходимости замены деталей. ОАО «АВТОВАЗ» подготовило программу по скорейшему переходу на изготовление соединителя методом литья и в августе 2005 г. планирует начать выпуск новой детали.

В настоящее время продолжаются исследования в лабораториях ОАО «АВТОВАЗ» с целью недопущения подобных дефектов.

Сергей Захарченко, менеджер по моделям действующего производства СП «GM – АВТОВАЗ».

дели неважно. А ведь при таком пробеге нередко приходится обновлять шины или менять тормозные диски, могут выйти из строя амортизаторы или задние колодки. Так что не стоит думать, будто названная цифра – предел.

ТРЕСНУТАЯ

Биографию нашей «Шевроле-Нивы» можно писать не только в рассказах про обслуживание, но и, например, в историях… трещин.

В 2003-м дважды трескалась крышка переднего редуктора (в глубоком снегу зимой и топкой грязи летом). Производитель винил нас в неправильной эксплуатации, но, когда поломки появились и на других машинах, разработал усиленную крышку. Кстати, поломка весьма неприятная: чтобы ехать дальше, нужно снять передний кардан и включить блокировку.

В августе того же года «Нива» отправилась во Владивосток. Вернулась с трещиной в левом лонжероне, где крепится редуктор рулевого управления. Говорят, это место потом тоже усилили. А почему потом? После этого дважды трескался задний бампер – от касания с грунтом. Напомню, незадолго до запуска машины в серию существенно снизили жесткость задних пружин для улучшения управляемости. В результате автомобиль с тремя пассажирами сзади стал на бездорожье доставать бампером до земли. Ну а последняя трещина, как вы помните, на крышке пятой передачи – самая неприятная.

Но может, это еще цветочки? Летом 2005-го в редакцию позвонил читатель и пожаловался: на его «Шевроле-Ниве» выкрашиваются… детали переднего тормозного механизма! Отправили запрос на «Джи-Эм–АВТОВАЗ», ответ приводим.

ПОЧЕМ УДОВОЛЬСТВИЕ

Прежде чем ответить на вопрос «брать или не брать?», предлагаю каждому из потенциальных покупателей немного арифметики.

Цена автомобиля в декабре 2002 года – $8000, сейчас минимальная – $10 800. Расходы за 100 тыс. км на ремонт и обслуживание – $6490, на бензин – $5080. Итого: $19 570 с учетом стартовых 8 тысяч или $22 370 – для теперешних почти 11 тысяч. Наш опыт дает возможность сравнить эту сумму с аналогичной для корейского или японского автомобиля С-класса. Как правило, в первом случае получается чуть меньше, во втором – примерно столько же.

ЧЕГО В БОЧКЕ БОЛЬШЕ?

Дегтя, конечно, достаточно, но венчать рассказ столь печальной нотой не хочется. Во-первых, эксплуатация полноприводного автомобиля всегда дороже обычного. А во-вторых… Мы уже купили следующую – как уверяет производитель, конструктивно и технологически доработанную «Ниву». Хочется верить, что большая часть наших проблем принадлежит эпохе становления совместного предприятия и у новых владельцев их не будет.. □

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И РЕМОНТ ЗА 100 ТЫС. КМ

Статья расходов	Сумма, руб.
ТО-2500 км	6447
ТО-15 тыс. км*	5413
ТО-30 тыс. км и текущий ремонт** (замена амортизаторов, приводов передних колес, шаровых опор, передних тормозных колодок, регулировка ступиц, др.)	33 648
ТО-45 тыс. км и текущий ремонт (замена гидрокомпенсаторов, наружных зеркал, задних тормозных колодок, рабочего тормозного цилиндра, регулировка ступиц, др.)	28 156
ТО-60 тыс. км и текущий ремонт (замена сцепления, передних тормозных колодок, сальника полуоси, диодного моста, проточка тормозных дисков, регулировка ступиц, др.)	20 335
Шины Michelin 4x4 A/T XTT, 205/70R15	17 000
ТО-75 тыс. км и текущий ремонт (замена генератора, звукового сигнала, карданного вала, троса отопителя, катушки зажигания, левого наружного зеркала, мотора заднего омывателя, диодного моста, ремонт трапеции стеклоочистителя, регулировка ступиц, др.)	25 591
ТО-90 тыс. км и текущий ремонт, до 97 тыс. км (замена гидрокомпенсаторов, диодного моста (дважды), разъема электровентилятора, колодок передних и задних, пыльника рабочего цилиндра сцепления, шланга системы охлаждения, стеклоподъемника водительской двери, хомутов (3 шт.), сальников (4 шт.), реактивных штанг заднего моста, крышки коробки передач, блока шестерен и муфты V передачи, шаровых опор, ремней, регулировка ступиц, др.)	48 360
Текущий ремонт к 100 тыс. км	
Замена зеркала заднего вида, ремонт электрооборудования	2300
Итого на ремонт и обслуживание	187 250
Расходы на бензин (11,6 л/100 км)	144 870
ИТОГО РАСХОДОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ (ремонт, бензин)	**332 120**

**Без учета стоимости внедорожных шин Cooper Discoverer A/T STT 215/75R15.*

***Без учета внепланового ТО и диагностических работ, связанных с пробегом во Владивосток.*



ТРИ БЫСТРЫХ ГОДА

Анатолий Фомин

HUNDAI ACCENT
- Изготовитель: ТагАЗ
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с мая 2003
- Пробег на момент отчета: 113 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 6, 11, 12; 2004, №1, 3,10; 2005, № 4, 10,11

Быстро же пролетели эти три года, что в парке ЗР трудится «Хёндэ-Акцент» с автоматической коробкой передач! Тогда, в 2003-м, автор не планировал садиться за руль новенького «Акцента»… Но угораздило не слишком удачно покататься на велосипеде на майские праздники. Результат: два сломанных пальца на левой ноге, гипс – как прикажете выжимать сцепление? «Автоматический» «Хёндэ» подвернулся очень кстати. Через месяц гипс сняли, а «Акцент» остался…

Сказать, что автомобиль не преподносил сюрпризов – погрешить против истины. После обкатки стало ясно: тормозит он плохо, да и «автомат» работает не здорово, «зависает» на пониженных передачах. На совсем новом «Акценте» (после 2000 км) пришлось заменить по гарантии тормозной цилиндр. Датчик разрежения, выдающий сигнал для коробки, обновили уже за деньги – формально первый был исправен.

Вскоре после этого автомобиль отправился в путешествие до Владивостока (пробег «Евразия-2003»). Пара тысяч километров откровенного бездорожья и десять тысяч не лучшей дороги подорвали здоровье нагруженной «выше крыши» машины. По возвращении, кроме обычного, ТО пришлось заменить все амортизаторы и пружины, прокачать тормоза и поменять пару сломанных колесных шпилек. Честно говоря, такое начало не радовало… Но дальше «Акцент» исправно наматывал километры, и настороженное отношение понемногу сменилось доверием.

Автоматическая коробка «Акцента» не балует водителя мудреными адаптивными программами, учитывающими, кажется, даже расположение зодиакальных созвездий. Потому в роли «адаптера» выступаете вы сами. Приноровившись, легко снизите загородный расход с 8,2–8,5 л/100 км до 7,0–7,3 л без малейшего ущерба для средней скорости. Рекорд – 6,4 л/100 км при средней скорости 90,3 км/ч на совершенно пустом шоссе.

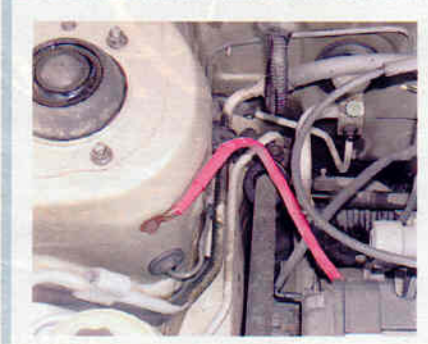
Испытания в холодильной камере «Акцент» провалил, наотрез отказавшись запускаться при –25°. Замена масел на более «морозостойкие» помогла мало. В пробеге на Северный Урал при –31° «Акцент» снова не завелся. Пошевелив извилинами, предположили, что виноват слишком тонкий «массовый» провод двигателя. «Волговский» оказался впору, но… морозы уже закончились.

Следующий, 2004 год был скучным: одометр отсчитал 60 тыс. км, никаких неисправностей не случилось. Ни перегоревшей лампочки, ни постороннего скрипа или стука. Даже передние тормозные колодки, замененные после пробега, дожили до 70 тыс. км. Внеплановый ремонт все же потребовался – в ветровое стекло попал камень из-под встречного грузовика.

Новый год принес новое путешествие на Север. На сей раз не в морозы, а в снегопады и полярную ночь. Никаких неожиданностей, но по окончании вояжа потребовалась замена задних амортизаторов, прослуживших 50 тыс. км (ТО-70 000). Следующее ТО пришлось сделать чуть раньше – симптомы показались тревожными. Сначала двигатель стал неустойчиво работать на холостом ходу, затем под нагрузкой и, наконец, затарахтел на трех цилиндрах. Диагностика показала… пробой наконечника свечного провода первого цилиндра. С новыми проводами мотор пришел в норму.

Заодно устранили причину легкого стука в передней подвеске – изношенные втулки стабилизатора – и недостаточной производительности отопителя – забитый воздушный фильтр. Его замену надо оговаривать отдельно. Сервисмены предпочитают с салонным фильтром не связываться: штуковина дорогая (810 руб.) плюс работа, а прижимистые «акцентово-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Переделанный из «волговского» «массовый» провод двигателя – в парадном красном кембрике.

КОЛОДКИ ДИСКОВОГО ТОРМОЗА



ГАРАНТИЯ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ормозная система является одной из важнейших оставляющих системы безопасности любого автообиля, т.к. она обеспечивает безопасность жизни и доровья человека. Колодка дискового тормоза епосредственно участвует в процессе торможения, очень важно, какими свойствами она обладает.

Существуют различные манеры вождения, дорожые условия эксплуатации автомобилей, возможны кстремальные ситуации, поэтому колодки дискового тормоза должны обеспечивать комфортное и аксимально надежное торможение. Все эти требоания и легли в основу разработки принципиально ового продукта для автомобилей ВАЗ и ГАЗ — олодок дискового тормоза РосДОТ EURO.

Колодки дискового тормоза РосДОТ EURO из езасбестового фрикционного материала РосДОТ 000 создавались командой опытных российских пециалистов ОАО "Термостойкие изделия и инжеерные разработки" и ООО "Тосол-Синтез" при частии европейских консультантов и в максимальой степени удовлетворяют всем предъявляемым к анной продукции требованиям. Фрикционный атериал РосДОТ 5000 имеет принципиально новый остав с использованием высококачественных видов ырья, целый ряд которых не имеет российских налогов и закупается в Германии и Австрии. В оставе материала отсутствуют вредные для здоовья человека ингредиенты (асбест, свинец, медь и р.), что соответствует Директиве 2000/53/ЕС Европейского Сообщества.

При изготовлении колодок РосДОТ EURO испольуется передовое оборудование таких известных арубежных фирм, как "Ледиге", Honeywell, Links, а акже применены уникальные технологические приеы, в частности:

— разработана и используется революционная запатентованная технология двухслойной композиции фрикционного материала с применением специального подслоя между каркасом и фрикционным материалом;

— при формовании изделий с помощью специального приспособления производится дополнительное уплотнение фрикционного композита с целью более равномерного распределения подслоя;

— специально разработанный метод обработки каркасов исключает тепловое воздействие на металл и, как следствие, деформацию каркаса, тем самым устраняются такие возможные дефекты, как разнотолщинность, непараллельность, выпуклость, которые могут негативно влиять на эксплуатационные свойства пары трения;

— высококачественная противошумная мастика итальянского производства под покрасочным покрытием обеспечивает отсутствие шумовых проявлений со стороны колодки во всех режимах торможения;

— колодки окрашены специальной антикоррозионной полимерной порошковой металлизированной краской, структура которой дополнительно способствует снижению звукорезонансных явлений в процессе эксплуатации изделий;

— колодки оснащены полыми осями, а для автомобилей "ГАЗ" и оригинальной двухвитковой пружинкой, что обеспечивает надежность крепления и увеличивает срок эксплуатации изделий;

— непрерывный экспресс-контроль по показателю "сжимаемость" позволяет оценить стабильность качества готовой продукции и своевременно выявить и устранить возможные отклонения.

Колодки дискового тормоза РосДОТ EURO обладают рядом отличительных преимуществ:

1. Акустический комфорт. На тормозные колодки РосДОТ наносится специальная итальянская полимерная противошумная мастика, которая исключает возникновение посторонних шумов, возникающих в процессе торможения.

2. Контролируемое торможение. Благодаря применению революционной технологии двухслойной композиции фрикционного материала, достигается линейная зависимость возрастания коэффициента трения от усилия, прикладываемого водителем на педаль тормоза. Тем самым процесс торможения становится по-настоящему комфортным и безопасным.

3. Высокая эффективность фрикционных свойств. Достигается благодаря стабильному коэффициенту трения во всем рабочем диапазоне температур, скоростей и давлений.

4. Сохранение фрикционных свойств в экстремальных условиях. Благодаря применению революционной технологии двухслойного исполнения композиции фрикционного материала, подслой выступает в качестве изолирующего слоя, препятствующего закипанию тормозной жидкости при экстремальном торможении. Применение данной технологии позволяет тормозным колодкам выдерживать нагрев до 650°С.

5. Бережное отношение к тормозному диску. Достигается благодаря высокой пластичности фрикционного материала, исключающей появление задиров и царапин на поверхности диска.

6. Увеличенный ресурс тормозных колодок. Достигается благодаря специальным характеристикам фрикционного материала, в состав которого входят уникальные компоненты, произведенные в Австрии и Италии.

Технический уровень качества колодок отвечает международным требованиям по безопасности. Фрикционные и эксплуатационные свойства многократно превышают требования ОАО "АВТОВАЗ" и ОАО "ГАЗ", требования Правил № 13 ЕЭК ООН, предъявляемые к тормозным колодкам, принимаемым на конвейер, и требования Правил № 90 ЕЭК ООН, предъявляемые к автозапчастям, поставляемым на вторичный рынок.

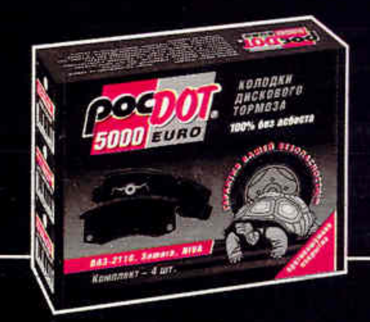
Уникальная запатентованная технология изготовления

Уникальный подслой между каркасом и фрикционным материалом обеспечивает высочайший уровень прочности соединения накладки с колодкой во всех диапазонах рабочих температур тормозного узла, а также снижает вероятность закипания тормозной жидкости при работе в экстремальных условиях

противошумное покрытие

На внешнюю сторону колодки нанесен дополнительный слой противошумной мастики, исключающей возникновение посторонних шумов в процессе торможения

специальный подслой



ды» возмущаются, что их не предупредили о дополнительной операции, хотя по регламенту замена предусмотрена каждые 20 тыс. км.

Очередное обслуживание (ТО-90 000) было подготовкой к тесту амортизаторов, а потому ходовой части уделили повышенное внимание. Поменяли очередную сломанную шпильку (поверьте, чтобы ее сломать, атлетом быть не требуется) и, скорее из перестраховки, передние колодки. Еще 10 тысяч километров, и на одометре изменилась первая цифра с 0 на 1 – пробег перевалил за 100 тысяч.

Прошедшая зима порадовала и снегопадами, и морозами, но «Акцент» не подвел. Завелся даже после ночной стоянки при –34° (вот что значит правильный провод). Напомню, впрямую сравнивать результаты из холодильной камеры и эксплуатационные пуски некорректно, за ночь прогретая машина полностью не выстужается.

Дорожный просвет с амортизаторами «Каяба» и пружинами «Суплекс» не вырос, но поведение на дороге изменилось в лучшую сторону. Привычные повороты стал проезжать заметно быстрее – машина не раскачивается и не проваливается во «внезапный» занос. Единственное замечание – после крепких морозов заедает замок багажника. Выше –15° багажник опять закрывается без проблем.

Наконец-то появился повод сказать об электрооборудовании. Сначала перегорела лампочка в стоп-сигнале, потом «габарит» и нить ближнего света в правой фаре, еще через три тысячи километров – в левой. С заменой последней помучились: контакты закисли в колодке и разъединить их оказалось непросто. Московские соляные ванны потревожили и блок предохранителей – появились первые признаки утечек, замененная лампа горела вполнакала. После чистки все пришло в норму.

Последнее ТО на 110 тыс. км прошло без сюрпризов. Разве что удивила необходимость сменить тормозные колодки: раньше их хватало на вдвое больший пробег. Впрочем, и режим эксплуатации изменился: возросла доля городской езды.

Да, «Акцент» по-прежнему не ломается, но возраст берет свое. Иногда по утрам посвистывает приводной ремень насоса гидроусилителя (изношены шкивы), стал громче звук двигателя на холостом ходу, промялись подушка и спинка водительского сиденья (хотя мои 70 кг нельзя считать серьезной нагрузкой). Состояние кузова оценил бы на твердую четверку – коррозии по швам нет. Немного подкисают петли капота (редко приходится открывать), но эта проблема решается одним «пшиком» из баллончика WD40.

Стоит напомнить: двигатель ни разу не потребовал долива масла или охлаждающей жидкости, «автомат», которому скептики предрекали недолгую жизнь, здравствует все три года, колодки задних барабанных тормозов до сих пор родные, не заменено ни одной детали в рулевом управлении, не случилось ни единой поломки в дороге. В пассиве относительно «нежная» подвеска и откровенно дрянные колесные шпильки. Но в конце концов я научился бережно с ними обращаться...

«Хёндэ-Акцент» – третий редакционный автомобиль, с которым мне предстоит проститься. Поверьте, раньше этот процесс не вызывал эмоций. Просто отдать ключи и документы и с нетерпением ожидать новой встречи. На этот раз, кажется, будет немного грустно... □

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» (94 500–113 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Бензин (средний расход 8,4 л/100 км)	26 0415
ТО-11 (100 000 км)	6020
ТО-12 (110 000 км)	5274
Сход-развал	1000
Замена лампы в фаре	147
Лампы фар, 2 шт.	240
ИТОГО	**39 096**
Общие затраты за весь период эксплуатации	239 499
Бензин	142 424
Обслуживание	94 075
Стоимость 1 км (бензин +обслуживание)	2,12 (1,26+0,86)

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Краска с поводков почти вся слезла – на мощность не влияет, но вид портит.






Сколы от камней на капоте «зацвели» – капот не из числа оцинкованных деталей.

Камешек, попавший в стык ветрового стекла и крыши, наглядно демонстрирует, сколь мала толщина покрытия.





Колесные шпильки – расходный материал. Требуют нежного обхождения.



ЮРИЙ ТРУТНЕВ: О ЦЕНАХ НА БЕНЗИН, ДОБЫЧЕ НЕФТИ, НОВЫХ ДОРОГАХ

Игорь Моржаретто.
Фото: Александр Батыру

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ВЕЧНОСТИ

– Юрий Петрович, у вас этой весной два события – юбилей и два года работы министром. Примите поздравления! Кстати, с точки зрения вредности как оценивается год работы министра? За два, за три?

– У каждого свой счет. Я исхожу из того, что человек всю жизнь должен совершенствоваться. Конечно, за эти два года хотелось сделать больше. Не все удалось…

– Вопрос о ценах на бензин не относится к вам напрямую. Но все же – как сделать, чтобы в одной из главных нефтедобывающих стран мира он стоил дешевле?

– Закрытого рынка нефтепродуктов внутри страны уже давно не существует, он – часть глобального рынка энергоносителей. Есть, конечно, экономические инструменты, которые позволяют на какой-то период сдержать цены на топливо на внутреннем рынке. С помощью налогов и пошлин, например. Но надо понимать: это меры искусственные, временные и не слишком эффективные. В конечном итоге любой производитель найдет способ извлечь больший доход. Станем искусственно держать низкие цены в стране – производители начнут больше вывозить на экспорт и возникнет дефицит; задавим нефтяников экспортными пошлинами – потеряем мировой рынок. Так что в обозримом будущем надо готовиться к тому, что наши цены по всем видам продукции станут примерно соответствовать мировым. И ничего мы тут не поделаем. Не будем же возрождать Советский Союз, закрывать границы, делать все предприятия государственными, чтобы устанавливать любые цены, хоть 3 копейки за литр бензина. Тогда надо быть готовым и к тому, что возродятся очереди за «жигулями», а других машин просто не будет.

Я бы на это посмотрел с другой точки зрения. Проблема не в том, сколько стоит литр бензина, а с какой суммой в кармане ты подъезжаешь к АЗС. Если будет нормально функционировать и развиваться экономика, а доходы россиян расти, никого не испугает даже среднемировая цена бензина. Нам надо больше думать не о том, как остановить повышение цен (повторяю, занятие это в длительной перспективе бессмысленное), а как поднять доходы населения. В то же время считаю, что не следует заработанные на экспорте нефти и газа суммы копить в стабилизационном фонде. Их лучше обратить на то, чтобы поднять конкурентность страны. Думаю, куда полезнее

для России не складывать деньги в мешок, а строить дороги, новые линии электропередач – создавать в стране лучшие условия для жизни и развития экономики. Тогда, наверное, вопрос, сколько будет стоить бензин, волновал бы куда меньше.

– А на сколько лет, по вашим расчетам, в стране хватит нефти? Сколько нам еще ездить на бензиновых двигателях?

– Нефть относится к невозобновляемым ресурсам, и конец запасам когда-то да наступит. Но у нас есть нефтяные провинции, которые мы даже не начинали осваивать (Восточная Сибирь, шельф мирового океана и т.д.). Так что, по разным оценкам, лет 50–70 мы продержимся. Правда, цена нефти будет расти, потому что наиболее доступные, крупные и рентабельные месторождения истощатся первыми. Нефти в мире еще много, но каждая тонна с каждым годом будет обходиться все дороже. Не знаю, сколько еще придется ездить на бензиновых двигателях, но в любом случае, сегодня все стоят буквально на пороге новых открытий… А что это будет – водородные двигатели или что-то еще, сказать не берусь – какое-то решение проблемы в мире найдут.

– Часто пишут, что эффективность добычи нефти в России во много раз ниже, чем в развитых странах, что мы к своим запасам относимся как захватчики, сняли пенки – и убежали. Можно ли что-то изменить?

– Такой огромной разницы в эффективности добычи нет, хотя совершенно очевидно, что повысить ее можно. Есть ряд способов. Многие считают, что, ужесточив государственный контроль, проблема будет решена. Мы, конечно, контроль ужесточаем, но рядом с каждой скважиной человека с дубинкой не поставишь. Да и не нужно это, наверное. Тем более что происходит некая эволюция в недропользовании. Есть компании, которые не надо убеждать работать с недрами бережно, причем от формы собственности это не зависит, а только от работающих там людей. Если владельцы верят в стабильность в России, то данное им месторождение они будут разрабатывать 40 лет, извлекут все до последней капли и получат стабильные доходы. Ведь это выгодно – есть инфраструктура, дороги, кадры. А если бояться, что завтра у них отберут лицензию вместе с бизнесом, то, естественно, стараются и выкачать, и продать как можно быстрее, а полученные деньги как можно дальше спрятать. Переход к рыночным механизмам у нас произошел не так давно, и пока не все поверили до конца, что это всерьез и надолго.

– Вопрос не совсем из вашей сферы деятельности. Что будем делать с чудовищным загрязнением окружающей среды? В Москве уже совсем дышать нечем…

– Действительно, это напрямую не относится к функциям министерства природных ресурсов. Но я не стану отсылать вас к моим коллегам по кабинету министров, а выскажу свою точку зрения. Мы должны создать такие условия, чтобы люди могли найти высокооплачиваемую работу не только в Москве, но и по всей России. В противном случае население столицы будет и дальше расти как на дрожжах, а нагрузка на экологию города будет увеличиваться. Тут не спасут никакие скоростные магистрали и многоуровневые развязки (хотя их, безусловно, надо строить). Единственный путь, как я сказал, сделать, чтобы люди не бежали в Москву, потому что только здесь можно заработать на приличную жизнь.

– Но в вашем родном городе Перми тоже сейчас нередки автомобильные пробки на улицах…

– А Пермь и область с точки зрения экономики развиваются очень хорошими темпами, обстановка там в этом смысле благоприятная. И машин становится все больше и больше. Мы уже построили немало дорог, развязок, мостов, впервые в России, к примеру, проложили тоннель под действующей железнодорожной веткой – Транссибом. Но – увы! – я еще там понял: никакие градостроительные решения в нашей стране не поспевают за темпами автомобилизации. Мы можем улучшить как-то обстановку, но всегда будем чуть-чуть отставать.



Юрий Петрович ТРУТНЕВ

Родился 1 марта 1956 года в Перми. В 1978 году окончил горный факультет Пермского политехнического института, горный инженер.
Работал в Пермском НИПИнефть младшим научным сотрудником, затем (1981–1986) в горкоме комсомола, после чего возглавил комитет по спорту облисполкома.
В 1988 году создал кооператив «Контакт» (разработка и производство спортивных тренажеров), из которого позже образовалась группа компаний «ЭКС Интернешнл».
С 1994 года – депутат Законодательного собрания Пермской области. В декабре 1996-го избран мэром г. Перми, а в декабре 2000-го – губернатором области.
В марте 2004 года указом Президента РФ назначен министром природных ресурсов России.
Увлекается спортом – восточными единоборствами (3-й дан каратэ кекушинкай) и автогонками (участник соревнований чемпионата и кубка России по ралли). Женат, имеет двух сыновей.

КТО ВКЛАДЫВАЕТ В ДОРОГИ

– Когда в России можно будет решить проблему дорог? Что для этого нужно сделать?

– Я уже частично попытался ответить на этот вопрос. Если экономика дает дополнительные средства, в том числе от добычи полезных ископаемых, надо их направлять в создание инфраструктуры и в первую очередь – на строительство дорог. Деньги преимущественно должно вкладывать государство, никто другой его тут не заменит.

Есть еще один аспект. Сегодня рынок дорожных услуг достаточно монополизирован. В каждом регионе какое-то небольшое количество компаний, как правило, мутировавших из госструктур, которые привыкли делать дороги по стандартной (для них самих) технологии. Щебня поменьше, гудрон пожиже, где каток не прошел – лопатами пришлепаем. Результат всем известен: через год эту дорогу надо практически строить заново.

Когда я еще работал мэром Перми, начал внедрять в практику строительство дорог с гарантированным сроком эксплуатации. Это значит, что строители берутся не просто построить в срок дорогу и сдать ее, а еще в течение длительного срока ремонтировать ее за свой счет. Естественно, в таком случае они сами заинтересованы в качестве своей работы. Надо взламывать монополизм рынка, развивать конкуренцию в этом секторе, поддерживать те компании, которые применяют новые технологии, а остальных – учить работать.


За рулем «Мицубиси-Лансер Эволюшн» мастер спорта Юрий Трутнев.

– Не так давно у нас была встреча с министром транспорта И.Левитиным. Он рассказывал, что большая проблема при строительстве дорог – это землеотвод, из-за чего начало строительства отодвигается в среднем на два года. Нельзя ли упростить эту процедуру?

– Уже сделали! При строительстве дорог и объектов инфраструктуры мы отдали право решать вопросы землеотвода, касающиеся лесов, субъектам Российской Федерации. Теперь на это уходит 1,5–2 месяца вместо полутора-двух лет.

ОТ ДОРОГ – К АВТОМОБИЛЯМ

– В недавнем вашем выступлении на заседании правительства вы критиковали систему обучения в автошколах, где пользуются методиками 20-летней давности. А как вы считаете, чему надо учить в автошколах?

– Я считаю, в первую очередь, вождению. Например, в Финляндии обязательно учат управлять машиной в скольжении. У них что – трассы хуже наших? Климат у нас одинаковый, так что, думаю, нечто подобное надо предусмотреть и в наших программах. Надо учить людей правильно тормозить, адекватно действовать в ситуации, если машину занесло. Пешеходу или другому участнику движения совершенно все равно, как новичок заезжает задним ходом в гараж. Это его автомобиль! Два раза «притрется» крылом, на третий раз освоится. А вот как он затормозит перед пешеходным переходом – мне небезразлично. И как он справится с машиной, когда ночью, в дождь ее занесет на повороте. А это у нас случается регулярно! Я этой зимой, когда выпал первый снег, на ровном участке дороги длиной в полкилометра насчитал шесть ДТП! Выходит, эти условия для наших водителей уже экстремальные? Здесь есть над чем подумать…

– А вы сами когда и где учились водить автомобиль?

– Первые уроки вождения получил лет в двенадцать; автомобиль назывался ГАЗ-69, и слушаться меня он никак не хотел. Мне, мальчишке, его доверяли старшие, и я потихоньку все же освоил навыки вождения. А уже к сдаче экзаменов в ГАИ готовился на отцовском «Москвиче-412».

– Ваше увлечение автоспортом началось давно?

– Все произошло случайно. Я начал заниматься бизнесом и уже в конце 80-х зарабатывал приличные деньги – мог себе позволить хороший современный автомобиль. В то время менял машины довольно часто. И вот после «Мерседеса-CLK» с двигателем «Брабус» пересел за руль «Субару-Импреза» и был ею просто покорен! При этом понял: управлять такой машиной совершенно не могу, несмотря на весь предыдущий опыт. Тогда приехал на соревнования, чтобы посмотреть, как пилоты обходятся с такими же автомобилями. Нашел тренера и попросил дать несколько уроков. Понравилось! Позже сам начал выступать – дошел до мастера спорта, был бронзовым призером чемпионата России по ралли, вторым на Кубке… К сожалению, пришлось оставить это занятие. Заниматься ралли от случая к случаю никому бы не рекомендовал – это требует высочайшей собранности и постоянных тренировок. Но в любом случае, ралли – самая интересная, с моей точки зрения, дисциплина автоспорта, где нужны не только навыки управления автомобилем, а еще и интеллект, умение двигаться по виртуальной трассе, спаянность в команде… Очень интересный и красивый вид спорта! И когда есть любая возможность сесть за руль и проехать где-то за городом – делаю это с удовольствием. А вот в городе не лихачу никогда, хотя сам часто сажусь за руль.

– А какие навыки более всего важны для работы в правительстве – автогонщика или каратиста?

– При том, что эти виды спорта разительно отличаются друг от друга, у них есть одно общее – спортсмен должен быстро, точно реагировать на изменяющуюся обстановку и при этом никогда не терять самообладания. Такие навыки в любой работе подспорье. □

ЛЕГКОВЫХ – ПОЧТИ 26

Игорь Моржаретто

Как это ни прискорбно, но и в 2006-м информацию об изменениях в автопарке страны приходится начинать с тех же претензий, что и пять–десять лет назад. Вроде бы единая компьютерная сеть ДОБДД наконец-то создана, но работает она по старинке. Данные о состоянии автопарка на 1 января 2006 года в уважаемом департаменте подбивают лишь к началу марта – с появлением сети сбор информации не ускорился, равно как не изменилась и методика подсчета. Как и раньше, автомобили по возрасту делят «по-совковому»: «до 5 лет», «5–10 лет» и «старше 10 лет», хотя во всем мире давно другие критерии («до трех лет», «3–7 лет» и «старше семи»). По-прежнему все легковые автомобили подразделяют на отечественные и иномарки, а последние подают единой группой. (Господи, когда-нибудь они перестанут искажать всю нашу автомобильную статистику?) Пока же приходится в течение нескольких месяцев разбираться с полученной в ДОБДД МВД РФ базой, систематизировать ее, чтобы отделить новые «ниссаны» от 10-летних «ягуаров». К Московскому автосалону мы выпустим очередной наш ежегодник «Россия за рулем – 2005», а пока подведем лишь первые его итоги.

Начнем с того, что, несмотря на неудержимую инфляцию (+12%) и сокращение численности населения, автопарк страны, как и в предыдущие годы, продолжает расти. На 1 января 2005 года он составлял 24 208 019 легковых автомобилей, а на 1 января 2006-го – уже 25 569 713. Таким образом, рост 1 361 694 (+5,6%). Это несколько меньше, чем годом раньше (+7,1%), но в любом случае в Европе по темпам роста у нас конкурентов нет! Пока сбываются прогнозы, по которым к концу первого десятилетия XXI века в России будет 30–33 млн. легковых автомобилей. Но не станем забегать так далеко, а посмотрим, на чем ездим сегодня.

КЛАССИКА ЖАНРА

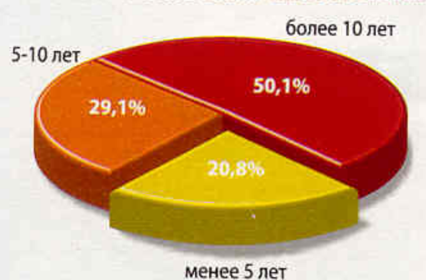
И сегодня приходится констатировать: основу нашего автопарка составляют морально и физически устаревшие автомобили, в первую очередь из «классического» семейства АВТОВАЗа. На учете состоит 7713 тысяч прямых наследников «копейки» (30% парка). А вот на второе место впервые вышли иномарки – их уже 5507 тыс. (без пресловутых «запорожцев»), или 21,5% парка. Согласитесь: примечательное событие. На третьем представители семейства «Самара» – их 2646 тыс. (10,3%). Далее идут «волги» – 1602 тыс. (6,3%), рядом с

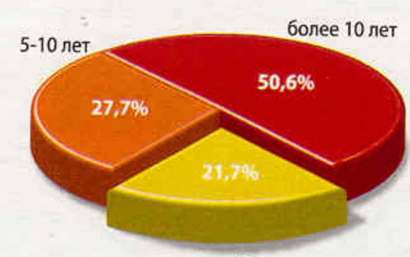
ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ НА 1.01.2006

	Общее кол-во	Изменение за год, %
Всего по России	**25 569 713**	**5,6**
Центральный ФО	**7 492 852**	**7,6**
Белгородская область	252 375	5,0
Брянская область	118 510	4,0
Владимирская область	213 744	6,0
Воронежская область	445 297	0,0
Ивановская область	445 297	9,1
Калужская область	175 923	11,0
Костромская область	100 634	6,8
Курская область	179 422	4,3
Липецкая область	212 992	5,7
г. Москва	2 623 292	4,4
Московская область	1 593 606	12,9
Орловская область	142 953	10,4
Рязанская область	204 506	5,4
Смоленская область	189 341	46,0
Тамбовская область	181 973	0,3
Тверская область	236 402	6,4
Тульская область	298 175	15,8
Ярославская область	185 637	7,9
Северо-Западный ФО	**2 642 021**	**5,4**
Республика Карелия	140 772	–0,9
Республика Коми	159 238	9,5
Архангельская область	160 334	4,9
Ненецкий АО	5578	10,3
Вологодская область	213 503	7,2
Калининградская область	234 371	3,0
Ленинградская область	310 743	7,0
г. Санкт-Петербург	1 063 479	4,9
Мурманская область	137 759	3,1
Новгородская область	101 911	8,9
Псковская область	114 333	10,1
Южный ФО	**3 507 539**	**4,0**
Республика Адыгея	77 047	6,9
Республика Дагестан	155 670	5,1
Республика Ингушетия	30 784	7,5
Кабардино-Балкарская Респ.	101 857	3,9
Республика Калмыкия	44 654	1,8
Карачаево-Черкесская Респ.	63 868	5,3
Респ. Сев. Осетия и Алания	103 995	9,4
Чеченская Республика	59 259	17,6
Краснодарский край	1 047 412	3,0
Ставропольский край	500 248	3,7
Астраханская область	177 533	6,2
Волгоградская область	416 750	3,7
Ростовская область	728 462	3,1
Приволжский ФО	**4 858 723**	**5,1**
Республика Башкортостан	775 913	10,4
Республика Марий Эл	80 789	6,5
Республика Мордовия	100 927	2,5
Республика Татарстан	536 012	6,7
Удмуртская Республика	248 393	0,3
Чувашская Республика	121 146	6,6
Кировская область	203 837	7,2
Нижегородская область	511 988	3,5
Оренбургская область	389 302	2,8
Пензенская область	186 462	10,5
Пермский край	402 896	3,8
Самарская область	691 630	4,8
Саратовская область	409 970	–0,1
Ульяновская область	199 458	4,5
Уральский ФО	**2 239 906**	**7,3**
Курганская область	165 979	2,1
Свердловская область	748 979	11,4
Тюменская область	267 932	13,2
Ханты-Мансийский АО	363 702	2,0
Ямало-Ненецкий АО	108 244	2,7
Челябинская область	585 070	5,5
Сибирский ФО	**3 175 585**	**2,5**
Республика Алтай	38 866	5,4
Республика Бурятия	113 890	7,6
Республика Тыва	26 118	10,9
Республика Хакасия	103 123	–0,4
Алтайский край	412 623	–4,3
Красноярский край	491 315	11,1
Таймырский АО	2891	1,8
Эвенкийский АО	728	8,8
Иркутская область	360 388	–11,9
Усть-Ордынский Бурятский АО	14 872	7,5
Кемеровская область	424 266	6,6
Новосибирская область	523 162	5,8
Омская область	326 990	3,4
Томская область	157 068	5,2
Читинская область	163 228	4,6
Агинский Бурятский АО	16 057	12,2
Дальневосточный ФО	**1 260 823**	**6,3**
Республика Саха (Якутия)	136 615	5,0
Приморский край	414 662	3,2
Хабаровский край	250 841	3,9
Амурская область	153 170	8,1
Камчатская область	95 140	8,9
Корякский АО	992	2,5
Магаданская область	38 900	3,2
Сахалинская область	138 458	22,7
Еврейская автономная область	28 904	–2,2
Чукотский АО	3141	15,0

МИЛЛИОНОВ!

ВОЗРАСТ РОССИЙСКИХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2004 И 2005 гг.





которыми заднеприводные «москвичи» «восьмой», «двенадцатой» и «сороковой» моделей – 1,6 млн. (те же 6,3%). Замыкают список «миллионеров» современные «лады» – «десятки», которых 1293 тыс. (5,1%). Отметим попутно, что в стране, где многие месяцы приходятся на зиму и распутицу, большую часть парка составляют автомобили с задним приводом – их у нас 12,1 млн. (47,3%).

Не радует российский парк и своим возрастом. Только 21,7% всех легковушек младше 5 лет, 27,7% – в возрасте от 5 до10 лет, а 50,6% – старше 10 лет. Это в среднем. Во многих регионах цифры еще более удручающие. Скажем, в Смоленской области 70,7% легковых автомобилей старше 10 лет, а в самой западной и самой продвинутой Калининградской области – и вовсе 80,8% (!). Впрочем, абсолютный рекордсмен тут Магаданская область – 90,4% очень старых машин. Правда, здесь и парк невелик – менее 40 тыс. легковых автомобилей.

Самый же молодой парк – в Москве, Ханты-Мансийском АО и Татарстане, где очень старых машин менее 30%.

Иномарок больше всего в Приморском крае (83%), Сахалинской (82,4%) и Калининградской областях (81%), что неудивительно, а в Ульяновской области их всего-навсего 3,6% (в среднем по стране, напомню, 21,5%). Большинство праворульных сосредоточено, естественно, за Уралом: чем ближе к Японии – тем их больше. Всего таких в России зарегистрировано 1,5 млн. (5,9% всего парка или 27,4% иномарок). В Приморье они составляют 79% парка, в Пензенской области – всего 0,1%, а в парке Кабардино-Балкарии (далеко не самом маленьком – между прочим, больше 100 тыс. легковых автомобилей) нет ни одной «праворукой»! Не принято, наверное, садиться за такой руль настоящему джигиту!

И еще одно обобщение, правда, сделанное на основе данных только о российской составляющей парка (с иностранной будем знакомиться в последующих номерах): наши сограждане очень любят автомобили класса С. Их в нашем парке 14,5 млн. (без иномарок) – 73% отечественного парка!

Более подробную информацию о российском автопарке журнал будет представлять в течение года, а пока некоторые предварительные выводы.

ЧТО ГОД ТЕКУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ

Автомобильный парк России растет очень быстро, но не вполне предсказуемо, в чем вина, конечно же, нашего правительства – никак оно не определится с приоритетами. В прошлом году с высоких трибун зачем-то снова подняли проблему «праворуких» (запретить – разрешить), в результате в страну в спешном порядке ввезли 375 тыс. подержанных «японок» (на 90% больше, чем в 2004-м!). Рынок отреагировал, а в итоге ряд отечественных и зарубежных производителей не смог выполнить план по продажам новых автомобилей. И хотя их доля в конечном счете немного выросла, в среднем парк все-таки постарел…

Недостаточно быстро обновляется парк и по другой причине. За год с учета снято для утилизации чуть больше полумиллиона старых автомобилей. Это очень мало, особенно если учесть средний возраст легковушек в стране. Значит, слабо работают налоговые органы. Впрочем, этот упрек можно отнести и к утилизации автомобильного старья в стране. Но как бы то ни было, через год, видимо, можно будет говорить, что наш парк вплотную приблизился к цифре 27 млн., а число автомобилей на 1000 человек составит 190–200 (сейчас – 180).

Что это будут за машины? Самым многочисленным останется прежний С-класс (кстати, и среди проданных в прошлом году новых машин он занимает ведущее место – 56%). За счет отечественной «Калины» и иномарок вырастет доля городского класса В, больше станет вседорожников (тут вклад в основном «иностранцев»). И еще есть робкая надежда, что наш парк хоть чуть-чуть да помолодеет. Насколько верным окажется этот прогноз – покажет время. □



БАЛТИЙСКИЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ

Игорь Моржаретто. Фото автора

Возможно, уже через год мы сможем прочитать о том, что в Европе начнут продавать иномарки, собранные в России. Во всяком случае, к тому все идет…

ВЕСНА НА МАГНИТОГОРСКОЙ УЛИЦЕ

У группы компаний «Автотор» в Калининграде сегодня две производственные площадки. Одна – в районе старого порта, где с 1999 года собирают БМВ, а вторая – почти за чертой города, на улице Магнитогорской. Здесь с 1997 года собирают корейские КИА, а с 2003-го – и «американцев» разных марок от концерна «Дженерал моторс». На «немецкой» территории – без перемен (разве что план по сборке вырос), а вот на Магнитогорской – сплошные новости. Весной здесь появятся не только новые модели, но даже новые марки.

– В течение последнего года у нас шли долгие и непростые переговоры с давним партнером – корейской компанией «КИА моторс». Были они связаны со сменой в Корее модельного ряда, – рассказывает генеральный директор «Автотор Групп» Валерий Горбунов. – Некоторые СМИ даже поспешили объявить о полном разрыве. Мол, КИА все сборочные проекты теперь осуществляет только в Ижевске. На самом деле это не так. Наши отношения продолжаются, и в 2006 году мы соберем в Калининграде более 3 тысяч вседорожников «КИА-Спортидж» (тут налажена полноценная сборка CKD, включая сварку кузовов и окраску – **И.М.**). Кроме того, соберем по системе SKD 3 тысячи автомобилей нового поколения – «Маджентис», «Карнавал», «Опирус». Возможно, модельный ряд будет расширен – переговоры ведутся. Так же, как и о полноценной сборке CKD еще одной корейской модели. В следующем году.

Новые бренды, которые действительно появляются на заводе, приходят не взамен марки КИА, а в дополнение к ней!

– Нашей целью изначально было сделать «Автотор» мультибрендовым предприятием, – объясняет политику руководства компании В.Горбунов. – Во-первых, это гарантирует постоянную загрузку мощностей и мы не зависим от одного-единственного партнера (это на самом деле важно, ТагАЗ в прошлом году несколько раз останавливали, когда из-за забастовок в Корее не поставляли машинокомплекты – **И.М.**). Во-вторых, мы хотим присутствовать во всех сегментах рынка, для чего вот уже больше пяти лет ведем переговоры с перспективными партнерами. В 2003-м подписали генеральное соглашение с концерном «Джи-Эм» о производстве автомобилей премиум-класса.

В Калининграде их собирают около трех тысяч в год – вседорожников «Хаммер-Н2», «Шевроле-Тахо» и «Шевроле-Трейл Блейзер», а также три модели марки «Кадиллак». С апреля этот ряд расширился – здесь началась сборка вседорожников «Хаммер-Н3» и до конца года их выпустят около 250 штук. При цене от 40 до 60 тыс. долларов – это одно из самых интересных предложений в таком классе, хотя вряд ли может потрясти наш автомобильный рынок. А вот два других события, которые тоже случились в Калининграде этой весной, вполне способны на это. О них давно говорили вполголоса, гадали – полу-

чится, не получится, но теперь можно считать свершившимся фактом.

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Весной на «Автоторе» началась промышленная сборка автомобилей линейки GM-DAT «Дженерал моторс–Дэу». Их продают у нас под маркой «Шевроле». Машины эти известны и уже популярны в России, а теперь, с началом сборки в Калининграде, они претендуют на то, что станут бестселлерами продаж. Речь идет о четырех моделях: «Шевроле-Авео», «Лацетти», «Эванда» и «Рецциo». Причем с мая, когда должны начать их продажи, поставки импортных аналогов прекратятся. В Калининграде обоснуется полная линейка корейско-американских машин со всеми возможными вариантами кузовов, двигателей, комплектаций. План на 2006 год – 17, 2 тыс. автомобилей, из которых 30% придется на долю «Авео», 62% – «Лацетти» и по 4% «Эванда» и «Рецциo».

Все специалисты, занятые на конвейере «Шевроле», прошли обучение на заводах корпорации в США и Корее, а также в собственном учебном центре «Автотора». Это тем более важно, что в будущем выпуск будет только увеличиваться (план на 2007 год – уже 34 тыс. машин). В соглашении между «Джи-Эм» и «Автотором» предусмотрено постепенное усложнение производства – от крупноузловой сборки SKD к полноценной CKD. Предполагается уже в будущем году «варить» и окрашивать две модели «Шевроле» в Калининграде; с большой степенью вероятности можно предположить, что это будут популярные «Авео» и «Лацетти».

В Калининград приходит еще один бренд – тут начинают собирать китайские автомобили марки «Чери». Первая маленькая партия прибыла на берега Балтики еще в конце зимы. На ней вместе с инженерами из Поднебесной отрабатывали технологию сборки, а в начале мая должны собрать уже опытно-промышленную партию – 120 машин. Общий же план на этот год – 17 640 «китайцев» трех моделей. Две из них уже знакомы читателям ЗР – это лифтбек А15 «Амулет» и вседорожник Т11 «Тигго». Третью модель – А21 – видели пока только специалисты; про нее известно, что это собственная разработка компании, но издалека она, говорят, поразительно напоминает «Фольксваген-Пассат».

«Амулет» и «Тигго» китайского производства с начала года уже продаются в России и стоят недорого: первый – от 10,8 тыс. долл. (двигатель 1,6 л, гидроусилитель, кондиционер, электропакет), второй – от 19,8 тыс. Если вычесть 20%, с учетом возможных льгот «особой экономической зоны», то получается хорошо укомплектованный автомобиль класса С меньше чем за 10 тыс. долл.! Тогда уже не кажутся фантазией планы продать на нашем рынке в 2006 году около 9 тыс. одних только «амулетов»!

Но и это еще не все. Подписан меморандум о строительстве в Калининграде, рядом с площадкой «Автотора» на Магнитогорской улице сборочного завода мощностью 150 тыс. авто в год – специально для сборки машин компании «Чери». Китайцы не скрывают, что предприятие, в создание которого собираются инвестировать до 200 млн. долл., будет ориентировано не только на российский рынок, но и на европейский. Здесь, считают они, лучший плацдарм для начала завоевания Европы!

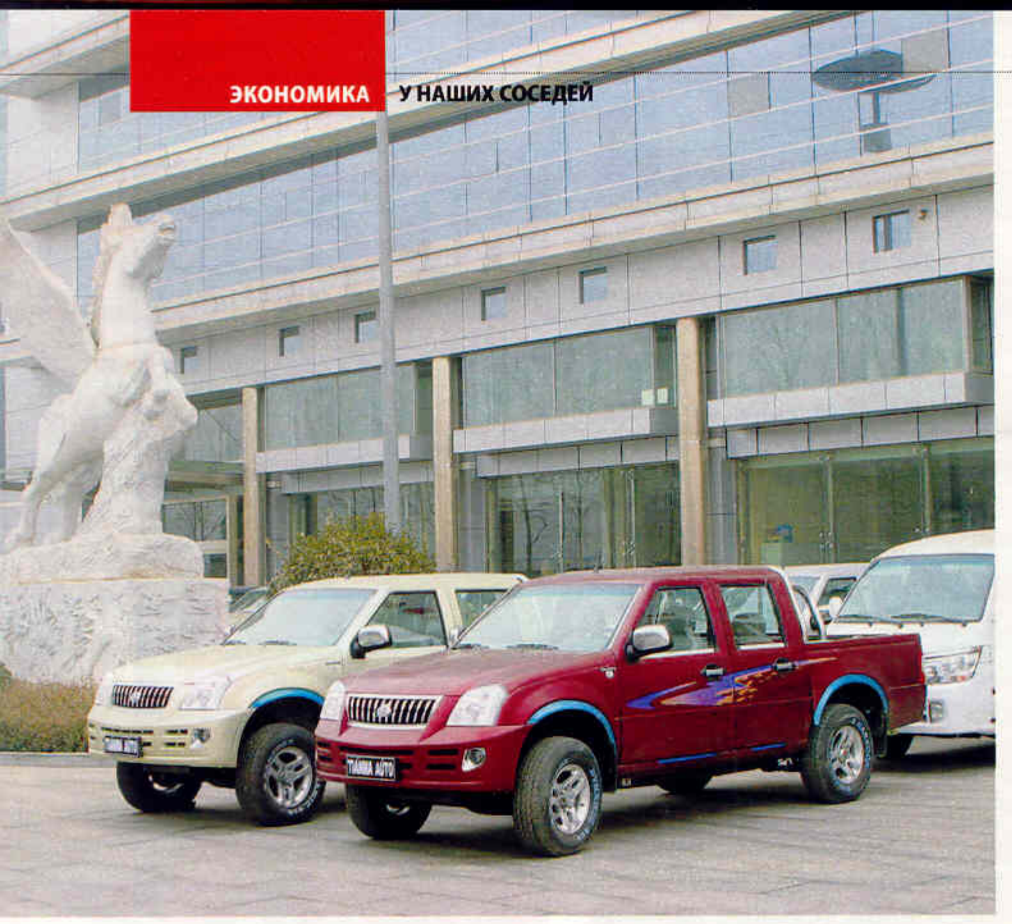
Это – дальние планы. Конечно, приятно думать, что в Германии и Франции будут продавать иномарки made in Russia, но вряд ли там станут предлагать устаревшие «амулеты». Другое дело – модели А15 и А21. Они выглядят вполне современно, а сборка в Калининграде (где, напомню, уже семь лет собирают лимузины БМВ) пойдет им только на пользу.

В общем, весенний ветер с Балтики принес хорошие новости. Теперь будем ждать и новые иномарки, сделанные в России. □



Здесь собирают модели марок «Кадиллак», «Хаммер», «Шевроле» и КИА.





ВТОРОЕ КИТАЙСКОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Игорь Моржаретто. Фото автора

Когда два года назад на нашем рынке внезапно объявились автомобили из Поднебесной, кому-то показалось даже, что дни отечественного автопрома сочтены. Вначале китайцы научились делать телевизоры и компьютеры, а теперь дошла очередь и до автомобилей! Пусть не такие современные, как японские или корейские, но в любом случае куда более привлекательные, чем российские! И, главное, недорогие. Между тем путь китайских авто на российский рынок оказался не таким-то легким.

Да, за прошлый год все компании из КНР без массированной рекламной поддержки продали в России более 6 тыс. легковых автомобилей и, начав практически с нуля, захватили сразу 1% рынка. Но пока машины из Поднебесной сумели обозначиться только в одном из сегментов рынка – пикапов и дешевых вседорожников. В остальных их присутствие даже не ощущается. Словом, китайцам придется приложить немало сил, чтобы занять свое место под российским солнцем. Впрочем, они зарекомендовали себя как гибкие менеджеры.

СВЕРНУТЬ ПРОИЗВОДСТВО!

В начале 2006 года продажи китайских автомобилей в России упали примерно на 50%. Дилеры объясняют спад сезонным характером и полагают, что весной продажи вернутся на обычный уровень. Но есть другая точка зрения – спад имеет долгосрочный характер. Некоторые эксперты считают, что качество «китайцев» при ближайшем рассмотрении оказалось ниже ожидаемого, а кроме того, если говорить о легковых машинах, то по цене они не так сильно отличаются от корейских. При этом нет уверенности, что появится надежная сервисная сеть, да и вообще неясно, как поведут себя эти машины, скажем, после года эксплуатации в наших условиях…

Видимо, такая ситуация с продажами китайских авто, которые в последние три-четыре года активно продвигались на внешние рынки, характерна не только для России. Этой зимой правительство КНР пошло на беспрецедентные в мировой практике меры. Более чем ста автопроизводителям было приказано свернуть производство! Китайская национальная комиссия по реформам и развитию (NDRC) опубликовала список из 144 компаний, которым было предписано до 10 февраля прекратить выпуск автомобилей без права, кстати, продолжать свое присутствие в автомобильной промышленности. Право на жизнь они получали, только если могли убедить комиссию в свой прибыльности.

По словам Чжа Сингуана, главного аналитика консалтинговой корпорации по развитию автомобильной промышленности Китая, «закрыть небольшие заводы необходимо для дальнейшего успешного развития автопрома страны. Будут закрыты те компании, которые не могут поддерживать стабильное производство и удовлетворять спрос, а также те, у кого нет денег на дальнейшие исследования и разработки». Как свидетельствуют итоги прошлого года, страна выпускает примерно на миллион больше автомобилей, чем требует внутренний рынок. Значит, если хочешь работать в условиях перепроизводства, изволь соответствовать новым требованиям. Нечего позорить великий Китай!

КАК ВЫЖИВАЛА «ЛЕТАЮЩАЯ ЛОШАДЬ»

Мне уже приходилось бывать на предприятиях китайского автопрома – больших и не очень. Весной посетил относительно небольшой завод «Тянма Аутомобил Груп» и смог убедиться, насколько непросто выживать сегодня автопроизводителю в Китае. Предприятие расположено в 100 км от Пекина, в провинции Баодин, в центре района Динсинг. По китайским меркам этот населенный пункт настолько мал, что даже не имеет собственного названия, а только общее с районом. В «поселке городского типа» живет чуть больше… 600 тыс. человек!

Провинция Баодин до февральской «чистки» была одной из самых автомобильных: еще недавно здесь работало 36 (!) автосборочных производств. Теперь осталось всего десять. Из них в России более всего известны названия двух: «Грейт Уолл» и «Адмирал». «Тянма» – третье по объемам производство. Завод был основан в 1980 году как почтовый ящик № 9506 и выпускал продукцию для ВВС. В 1994 году он был передан местным властям, а в 2002-м стал полностью частным предприятием; 98% акций принадлежит гендиректору, а остальные – менеджерам.

В 2002 году здесь выпускали две модели, сейчас – уже шесть (пикапы, вседорожники, микроавтобусы). На отдельной площадке собирают самосвалы и спецтехнику. С каждым годом расширяют модельный ряд и улучшают качество (это обязательное условие, иначе закроют, не посмотрят, что завод частный!). В этом году должна появиться еще од-

на модель вседорожника, за разработку которой южно-корейской компании заплатили более 15 млн. долл. Кроме того, в 5,5 млн. долл. обошлось строительство нового цеха и еще миллион пришлось выложить за современную систему контроля качества. Сейчас новый SUV проходит последние испытания, в их числе был и независимый крэш-тест (!). Оценки, по словам китайцев, были достаточно высокие.

Впрочем, это – перспектива. Львиная же доля производства приходится сейчас на пикап «Тянма» («Летающая лошадь»), который продается в ряде стран, в том числе и в России. В этом году у нас продано около 300 пикапов с бензиновым двигателем 2,4 л (лицензия «Мицубиси»). Сейчас российскую сертификацию проходит модель с дизелем 2,8 л (лицензия «Исудзу»). В планах китайской компании – основательно закрепиться на рынке РФ.

– Вместе с российским партнером, компанией «Пекинский джип», мы подготовились к выходу на ваш рынок, – рассказывает Шукай Жоу, генеральный директор и основной акционер предприятия «Тянма Аутомобил Груп». – С каждым автомобилем в Россию мы отправляем бесплатно запчастей на 100 долл. А в Новосибирске создали центральный склад запчастей. Два наших инженера постоянно находятся в вашей стране, обучают специалистов сервисных станций. Мы уже перевели на русский и издали полный комплект литературы по обслуживанию и ремонту наших автомобилей. Задача – создать надежную сервисную сеть для автомобилей «Тянма» в России.

Сорокалетний директор с гордостью показывал свой завод, где работают 1200 человек, новые цеха сварки, окраски, сборки и, между прочим, процитировал старую китайскую пословицу. В вольном переводе на русский она звучит примерно так: «Лучший полководец тот, у кого войска еще не вышли в поход, а продовольствие и боеприпасы уже завезены к месту битвы». Что ж, мысль правильная…

В ЭТОМ ГОДУ КИТАЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ СОБИРАЮТСЯ ПРОДАТЬ В РОССИИ 50 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ И ОТКРЫТЬ ПЯТЬ СБОРОЧНЫХ ЗАВОДОВ.

ЗАВТРА БУДЕТ… ЗАВТРА

Объем производства автомобилей в Поднебесной растет стремительно. В 2001 году здесь было продано 2,7 млн. машин, а ныне Национальная ассоциация автопроизводителей (CAIA) сообщила, что Китай «обогнал» Японию по продажам автомобилей и стал вторым самым крупным автомобильным рынком в мире, уступая лишь США. В 2005-м здесь продано более 5,9 млн. машин, а в Японии – 5,8 млн. Доля страны, по тем же данным, на мировом рынке составила 8,7%. По прогнозам CAIA, в этом году в Китае будет реализовано около 6,6 млн. авто. При этом за год объем экспорта из Китая увеличился в 2,3 раза! Здесь и не скрывают, что первоочередная цель – закрепиться на ближайшем, российском рынке.

– С момента выхода китайских автомобилей на наш рынок в 2004 году было много разговоров об их качестве… но оказалось, что в целом оно вполне приемлемое! – считает Геннадий Сиднивец, генеральный директор компании «Пекинский джип» (дистрибьютора нескольких китайских марок в России). – За это время было, видимо, продано около 10 тыс. машин, но при этом неизвестно о каких-то серьезных поломках. Проблема в другом: далеко не все китайские производители были готовы поддерживать гарантийную и сервисную службу на территории РФ. Задачу ограничивали тем, чтобы продать как можно больше машин.

К концу 2005 года все дилеры китайских компаний в России оказались перед одной проблемой – надо строить сервисную сеть, а поддержки со стороны производителей нет. Отношения с некоторыми из них пришлось прервать. Те же из китайцев, кто собрался всерьез работать на нашем рынке, строят свою деятельность уже по-новому. Отдадим должное соседям: они все активнее занимаются обновлением модельного ряда, повышением его качества, безопасности и т.д. Китайцы очень оперативно реагируют на требования покупателей и сразу вносят изменения, отвечающие условиям эксплуатации в той или иной стране. К ним уже пришло понимание того, что только низкой ценой зарубежные рынки не возьмешь. И никак нельзя не считаться с тем, что они всерьез намерены заполучить свою долю на нашем авторынке. Лидировать они могут в секторе пикапов (с них, собственно, и начинали) и коммерческих автомобилей. А в будущем путем создания совместных сборочных предприятий завоевывать свою долю и в других секторах. Уже объявлено о намерении организовать пять таких заводов: на Алтае, в Новосибирске, в Черкесске, Москве и Калининграде.

Если такое произойдет, план продать в России в этом году 50 тысяч автомобилей уже не покажется столь фантастическим. Восточные соседи научились очень быстро приспосабливаться к новым условиям. Нашим бы производителям такое умение… □

СПОРТИВНЫЙ ФЕТИШ ОТ «МАЙБАХА»

Штефан Грундхофф. Фото: «Даймлер-Крайслер»

КТО БЫ ПОДУМАЛ, ЧТО ТРЕХТОННАЯ МАШИНА СПОСОБНА РАЗГОНЯТЬСЯ ДО СОТНИ ЗА 5 СЕКУНД!



Изваяние из черного камня. Безупречное, прекрасное, импозантное и… недостижимое. Таким видит глаз «Майбах-57S». Язык не поворачивается назвать эту скульптуру лимузином. Пусть даже роскошным лимузином. Это не автомобиль, а какое-то наваждение на 20-дюймовых дисках.

Конечно, все «майбахи» несут печать высокого искусства и адресованы избранным. Что вы хотите – на изготовление одного экземпляра уходит не менее 30 дней. И только потом машина покинет родовое гнездо и попадет в руки покупателя.

До сих пор обе модели «Майбаха» – 57-я и 62-я (они отличаются базой и длиной кузова) не вполне оправдывали ожидания создателей – их продано меньше, чем планировалось. Третья модель должна оживить ассортимент. В ней отказались от традиционной двухцветной окраски и мягкого сказочного имиджа. Литера «S» означает не специальный, а спортивный. Любопытно, автомобиль для поездок с наемным водителем отныне должен привлечь и любителей сидеть за рулем.

ПРИВЕТ, АМЕРИКА

«Майбах» и самостоятельное вождение – не парадокс ли? Когда мы представляем себе «Майбах», его владелец сидит справа сзади, разложив ноутбук на столике из ценных пород дерева и беседуя по одному из телефонов с личным секретарем. На втором телефоне – биржевой маклер. Возможно, его лицо даже проецируется на большой монитор в спинке переднего сиденья вместе с растущим курсом акций. Водитель-профессионал в строгом черном костюме с непроницаемым лицом. Его рабочее место очень напоминает старый «Мерседес» S-класса.

Самому управлять машиной из высшей лиги, вход в которую стоит минимум 400 000 евро? Шок, но не для всех. На американском рынке непременно найдутся безмерно богатые чудаки, которые захотят сами рулить «Майбахом». В их гаражах стоят по шесть-семь авто, и наверняка один-два из них прибыли из Штутгарта, остальные – олдтаймеры и разнообразные спортивные болиды.

Как раз для этого сиятельного круга теперь появилась игрушка, спустившаяся на землю будто из сказок Шахерезады.

Модель 57S – это «Супермайбах». Придворное тюнинговое ателье «Мерседеса» – AMG и так уже сделало неслабый 12-цилиндровый мотор, а теперь еще добавило ему мощности. Шесть литров рабочего объема, двойной турбо-





Элегантность 12-цилиндрового двигателя никак не влияет на внешний вид «Майбаха-57S», но придает машине динамики.

наддув и 450 кВт/612 л. с. производят впечатление даже на видавших виды автоэкспертов. Быстроходность почти трехтонного боевого корабля искусственно ограничили 275 км/ч. И он разгоняется до первой сотни за 5 секунд. Был бы это спорткар типа «Порше-Турбо», «Астон-Мартин» или «Феррари», они бы и бровью не повели, но для роскошного лимузина длиной 5,7 м такие цифры кажутся нереальными.

В КРЕСЛЕ ПИЛОТА

Уже при первом выезде ощущаешь его грубую мощь вполне реально. Ограничитель установлен не только на 275 км/ч, но и на 1000 Н·м крутящего момента. Ибо кто знает, что произошло бы в противном случае. Огромную массу «Майбаха-57S» не чувствуешь ни при начальном разгоне, ни при мягком торможении у светофора. Но рано или поздно вам нужно повернуть. Разработчики шасси, шинники и специалисты по трансмиссии, несомненно, проделали фантастически сложную работу. Попробуйте удержать 2,7 тонны на траектории. Сколь бы высоким ни было происхождение, но и «Майбах» подчиняется законам физики. Невероятно легко и непринужденно движется эта монументальная скульптура на специальных шинах «Мишлен» размером 275/45R20. Однако в части динамики все же остается пропасть между «Майбахом-57S» и куда более дешевыми, но проворными лайнерами, как БМВ-760iL или «Мерседес» S-класса.

Особенно ватным кажется рулевое управление. «Супермайбах» дает повод для критики не только опытным «серпантинщикам». Не удивительно: ведь базируется оно на механизме «Мерседеса» 140-й серии, появившегося на рынке еще в начале девяностых.

При быстрой езде в поворотах электронные системы в доли секунды выдают весь свой арсенал возможностей, чтобы удержать снаряд на дороге. Но 57S устрашающе быстр, и еще – его очень жалко запачкать на грязных дорогах.

Отделка салона не настолько своеобразна и красива, как инкрустации в новом S-классе. Однако все подчинено стремлению к идеалу. Самое благородное дерево, мягчайшая кожа, ворсистые ковры – компоненты автомобильной мечты. Каждый шов, каждая складка услаждают зрение и



Водительское сиденье, как и переднее пассажирское, ничем не напоминает о спорте.

Лучшее место в «Майбахе-57S» все же сзади.

осязание. Лишь карбоновые аппликации кажутся привнесенными и несколько искусственными. Уж лучше бы черный мебельный лак.

РЕАЛЬНОСТЬ И ГРЕЗЫ

Лучшее место в 57S все-таки не спереди, а во втором ряду. Даже в «короткой» версии с базой 3,39 м сзади не ощутишь ни малейшей тесноты. Погрузившись в глубокое кресло, вы отбросите любые сомнения в том, что этот роскошный болид целый месяц делали вручную. Ну что сказать, мир грез! Инженеры-виртуозы будто ваяли скульптуру из целого куска металла, которая может пролетать над реальностью со скоростью 240 км/ч... до следующего поворота.

Как простому смертному вообще оценить «Майбах»? Тот, кто хочет насладиться работами старых мастеров или поразмыслить над современной живописью, покупает билет в музей. Но не всякому музею доступно украсить свои залы «Майбахом». Чтобы посчастливилось увидеть этот венец автомобильного творения на улице, нужно, пожалуй, жить в окрестностях Зиндельфингена... или в Беверли-Хиллз.

«Майбах-57S» – это фетиш. Лишь единицы могут позволить себе такой благородный автомобиль. Изготовление только по индивидуальному заказу согласно высказанным пожеланиям, часто с фамильным гербом и тиснеными инициалами на коже. От 362 000 евро – включая налоги, разумеется. □

ВЕСНА. АВТОМ



Весна – душа автомобилиста взывает о новом «друге».

Традиционно тысячи автолюбителей начинают поиск нового автомобиля именно весной. Кто-то бродит по авторынку, кто-то объезжает автодилеров, некоторые заказывают перегон иномарки из-за рубежа. Результат один – у вас новый друг – автомобиль. Каким бы путем он к вам ни попал, необходимо сразу же озаботиться сменой эксплуатационнных жидкостей, в частности, моторного масла. Что бы ни утверждал продавец, в данном случае руководствуйтесь пословицей «доверяй, но проверяй».

Необходимо помнить, что масло в двигателях выполняет различные функции. Моторное масло смазывает, предохраняет и очищает двигатель, а также выводит тепло. То, как часто мы его заменяем, влияет на износ двигателя. На масле нельзя экономить.

- Надо выбирать качественный продукт и из провереннного источника, иначе результат может оказаться плачевными, – подчеркивает Директор по делам торговли LOTOS Oil SA Яцек Матрацки.

Общество LOTOS Oil входит в состав Grupa LOTOS SA – одной из крупнейших польских фирм. Акции Grupa LOTOS котируются на Варшавской фондовой бирже.

Главным продуктом фирмы является семейство моторных масел LOTOS. Это наиболее известный на польском рынке бренд моторных масел. Второй маркой масел для профессиональных пользователей является семейство масел TURDUS.

Весенние хлопоты

Принято считать, что самое главное - это подготовка автомобиля к зиме. Но это только наполовину правда. Ведь зима длится только 5-6 месяцев, а автомобиль мы эксплуатируем круглый год. Поэтому в подержанных автомобилях, особенно весной, стоит проверить тормоза, состояние аккумулятора и уплотнительных прокладок. Не помешает также проверить расположение фар и качество дворников. Рекомендуется также заменить тормозную жидкость, охлаждающую жидкость и моторное масло. Если замена производится в автомастерской, пользуясь случаем, стоит также заменить масло в коробке передач и в гидроусилителе руля.

Масло всегда меняем вместе с фильтром

– Мне казалось, что такие вопросы уже отошли в прошлое. Тем не менее до сих пор в автомастерских можно встретиться с ситуацией, когда клиент имеет право выбора – заменить масло в двигателе и/или заменить фильтр. Это какое-то недоразумение,– уверяет руководитель Сервиса Масла LOTOS Oil SA Марек Дембински. – Если залить новое масло и оставить старый фильтр, масло вымоет из него осадки и смешает со свежим маслом. Вероятность повреждения двигателя в этом случае достаточно высокая – добавляет Дембински.

Рекомендуем также, если автомобиль работает в запыленной среде, и воздушный, и масляный фильтры менять чаще, чем это рекомендует производитель.

Доверяй, но проверяй

Когда покупаем иномарку, привезенную из-за границы (хотя и не только), лучше сразу заменить в двигателе масло. Особенно в том случае, когда не знаем, какое масло было залито ранее. – Может случится так, что судя по пробегу и году выпуска автомобиля в нем должно быть залито минеральное масло, а тем временем прежний владелец ездил на полусинтетическом. Не стоит дожидаться результатов такого эксперимента и нести расходы по ремонту, – говорит Марек Дембински. Специалисты советуют руководствоваться очень простым принципом: если пробег двигателя составляет до 60 тыс. километров или если при больших пробегах автомобиль еще в хорошем состоянии и не забирает масло, можно применять синтетическое масло; от 60 до 100 тысяч – полусинтетическое. Если пробег более 100 тысяч километров, масло стоит заменить на минеральное, тем более когда уже заметен износ двигателя. Однако я бы рекомендовал осторожно подходить к показаниям счетчика пробега. Если возникают сомнения, лучше всего обратиться за советом к надежному механику. Степень износа автомобиля видна по многим элементам. Показания счетчика играют наименее важную роль.

Что залить, чтобы не повредить?

Моторные масла делятся на три основные категории: минеральные масла, полусинтетические и синтетические. Эта классификация связана с классами вязкости, соответственно для следующих категорий: 15W40, 10W40 и 5W40, а также 0W40. Признанные производители предлагают также масла для определенных типов двигателей или применяемого в нем топлива. В предложении LOTOS Oil такими продуктами являются, например масла из семейства LOTOS Traffic Turbodiesel и LOTOS Gas.



ОБИЛЬ. LOTOS

Правильно подобранное масло гарантирует длительную и безаварийную работу двигателя. Двигатель состоит из тысяч мелких элементов; если бы не масло, то уже через несколько секунд может дойти до повреждения и даже разрушения двигателя. Свойства смазочного средства влияют не только на ресурс двигателя, но также и на культуру его работы, эластичность, параметры, громкость работы, и на что часто не обращаем внимания – на расход топлива. Доливая масло, в некоторой степени освежаем оставшееся масло, поскольку не только масло изнашивается, но и оставшиеся в нем химические присадки. Однако в подержанных автомобилях, в которых применяем минеральное масло, когда уже близок срок его замены, лучше иногда не доливать масло, а заранее его заменить.

Какое масло?

В новых автомобилях необходимо поступать в соответствии с рекомендациями производителя двигателя. В них найдем информацию о необходимом классе качества ACEA, API. Также получим информацию о классе вязкости по SAE. В общем, необходимо выбирать масло как можно высшего качества, например моторные масла: LOTOS Traffic Thermal Control 5W/40 API: SL/CF ACEA: A3/B3/B4, LOTOS Traffic Turbodiesel Thermal Control 5W/40 API: CF ACEA: B3/B4, LOTOS Economic Thermal Control 5W/30 API: SL/CF ACEA: A3/B3/B4.

В автомобиле, которым Вы пользуетесь, можно заливать масло более высокого качества, чем рекомендуемое; но не рекомендуется переходить с масла среднего класса, например, SF, на масло высокого класса, например, SJ (может дойти до разгерметизации двигателя). Масла LOTOS Traffic, LOTOS Traffic Turbodiesel и LOTOS Economic предназначены для применения в бензиновых и дизельных двигателях новых легковых автомобилей и фургонов как с турбонаддувом, так и без турбонаддува, с катализатором и без катализатора.

Слово о минеральных

Вопреки существующему мнению минеральные масла – это также масла очень высокого качества, созданные с применением передовых технологий. Таким маслом является, например LOTOS Mineralny 15W/40, SAE SL/CF. Это масло с высокой стойкостью к старению и противоокислительной устойчивостью гарантирует эффективную работу двигателя в любых условиях и является идеальным для автомобилей и с бензиновыми, и с дизельными двигателями. Эти всесезонные масла характеризуются превосходной вязкостью. Превосходно ведут себя при езде по городу. Могут применяться в двигателях с катализатором.



Способ эксплуатации – всесезонный, способ езды – с преобладанием езды по городу, питание двигателей – бензин, дизельное топливо, газ:
LOTOS Dynamic SAE 0W/40 API SJ/CF
LOTOS Economic SAE 5W/30 API SL/CF
LOTOS Traffic SAE 5W/40 API SL/CF
LOTOS Traffic Turbodiesel SAE 5W/40 API CF
LOTOS Semisyntetic SAE 10W/40 API SL/CF
LOTOS Mineralny SAE 15W/40 API SL/CF
LOTOS Gas SAE 15W/40 API SL

Способ эксплуатации всесезонный, способ езды – спортивный, наблюдаются термические перегрузки или расход масла:
LOTOS Race & Rally SAE 10W/50 API SL/CF

Способ эксплуатации сезонный, условия эксплуатации - с преобладанием езды по городу, питание двигателя – бензин, дизельное топливо, газ:
LOTOS Traffic SAE 5W/40 API SL/CF
LOTOS Semisyntetic SAE 10W/40 API SL/CF
LOTOS Mineralny SAE 15W/40 API SL/CF
LOTOS Gas SAE 15W/40 API SL

Грузовые автомобили и автобусы

Большие расстояния, работа в экстремально трудных условиях, длительные перерывы в обслуживании:
TURDUS Semisyntetic SAE 10W/40 API CH-4 ACEA E4/E5/E7
TURDUS Powertec SAE 15W/40 API CI-4 ACEA E3/E5
TURDUS SAE 15W/40 API CH-4 ACEA E3/E5

Тяжелые и умеренные рабочие условия, более короткие интервалы между заменами:
LOTOS Diesel SAE 15W/40 API CG-4/SJ

Средства транспорта, работающие главным образом, на газе:
LOTOS Gas SAE 15W/40 API SL для топлива типа LPG

Средства транспорта старшего года выпуска, требующие большего долива масла:
LOTOS City SAE 15W/40 API SF/CC



ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Lotos Oil SA
135, Elblaska str., 80-135 Gdacsk, Poland
tel.: +48 58 308 73 48, + 48 58 308 73 42
fax: +48 58 308 84 18
foreign.trade@lotosoil.pl
www.lotos.pl

LOTOS



СВОЯ РУБАШКА

Анатолий Сухов

Два десятка лет на конвейере для автомобиля – вечность. Но, похоже, не для «восьмого» семейства ВАЗ. Спрос на эти модели по-прежнему высок, несмотря на их удорожание, падение качества и приток на рынок как своих, так и зарубежных конкурентов.

За что же так любят «самары»? Во-первых, за простоту и ремонтопригодность. Во-вторых, за неплохую динамику и острый руль – управляется старушка куда точнее, чем ее преемница «десятка». В-третьих, ходовые запчасти можно найти даже в уездном городишке, да и цены на них божеские. Например, проставки под стойки задней подвески для «восьмерки» зачастую почти вдвое дешевле, чем «десяточные». А детали-то одинаковые! Нет проблем ни с инструментом, ни с литературой.

Впрысковые моторы перестали быть пугающим «черным ящиком»: с одной стороны, появилось немало портативных и недорогих тестеров, с другой – подтянулось качество комплектующих. Ну а остальные агрегаты проверены многолетней эксплуатацией, и в случае чего бывалые подскажут.

Известны и недостатки: теснота на заднем сиденье, гремучие обивки салона, отсутствие ГУР, ABS, подушек безопасности. Но главное – нестабильное качество сборки: «плюс-минус». Кому плюс – повезло, а с минусом – надежда только на гарантию. Производитель дает 2 года или 35 тыс. км, дилер может продлить срок до 3 лет или 60 тысяч.

ВСТРЕЧАЕМ ПО ОДЕЖКЕ

Зазоры между панелями в палец шириной для отечественных машин, увы, норма. Не исключение и «Самара». Машин 80-х годов с «коротким» крылом и пластмассовой «мордой» (не очень эстетично, зато практично) сегодня почти не осталось. А вторичный рынок пополняют рестайлинговые «самары-2» (см. Историю модели). У них свой капот с «клювом», который нередко приоткрыт даже при исправном и отрегулированном замке. Виной тому отвалившийся каркас капота, который обычно отрывают сами владельцы или нерадивые

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1984 год. Начало производства трехдверного хэтчбека ВАЗ-2108. Двигатель мод. 2108: Р4, 1,3 л, 47 кВт/63 л.с. Привод – передний, М4.

1987 год. Начало производства пятидверного хэтчбека ВАЗ-21093. Двигатель мод. 21083: Р4, 1,5 л, 51 кВт/70 л.с. Привод – передний, М5. Двигатели и КП переднеприводных моделей ВАЗ взаимно унифицированы.

1990 год. Начало производства седана ВАЗ-21099 с двигателем ВАЗ-21083. Выпускаются карбюраторные двигатели с микропроцессорной системой управления (удовлетворяющие нормам токсичности США 1986 г.). Двигатель мод. ВАЗ-21081: Р4, 1,1 л, 40 кВт/54 л.с. (в основном для экспорта).

1994 год. ВАЗ-2108-91 с роторным двигателем (Ванкеля) мод. ВАЗ-415: 1,3 л, 103 кВт/140 л.с.

1997 год. Начало сборки ВАЗ-2115 (преемник ВАЗ-21099) в ОПП ВАЗа.

1999 год. В Сызрани освоен выпуск ВАЗ-21093.

2000 год. Сборка первых ВАЗ-2114 (преемник ВАЗ-2109) на ВАЗе.

2001 год. Сборка первых ВАЗ-2113 (преемник ВАЗ-2108). На часть ВАЗ-21093 и ВАЗ-21099 устанавливается впрысковый двигатель мод. ВАЗ-2111: 1,5 л, 52–56 кВт/70–76 л.с.

2003 год. ВАЗ прекращает производство ВАЗ-2108.

2004 год. ВАЗ прекращает производство всех «самар», полностью переориентировавшись на «самары-2». Начало массового выпуска ВАЗ-2113. Серийное производство ВАЗ-21093 и 21099 на ЗАЗе. Часть украинских «самар» оснащают мелитопольскими инжекторными двигателями 1,3 л, 52 кВт/70 л.с.

сервисмены, пытаясь силой открыть заевший замок (чаще всего кустарно установленную противоугонку).

Более распространенный кузовной дефект – облезание краски с накладок дверей и бамперов. Пятна неокрашенной пластмассы проступают через два-три года эксплуатации. Здесь важно не пропустить начало процесса, чтобы вовремя воспользоваться гарантией. Подсказка: лучше всего, если дилер обслуживает не только отечественные авто, но и иномарки – тогда ваш автомобиль почти наверняка окрасят по импортной технологии каким-нибудь «шпицхекером» (участок малярки обычно один). Хуже, что пластиковые молдинги не только облезают, но и отклеиваются. Лечится это также по гарантии и совсем несложно: нужно лишь тщательно подготовить поверхности и взять хороший двусторонний скотч (в сервисах используют 3М). Теперь захочешь – не оторвешь, только вместе с краской.

Кузова «самар-2» неплохо сопротивляются коррозии, в целом на уровне их предшественников. Однако среди машин 2003–2004 гг. попадаются неудачные экземпляры: у них развивается точечная коррозия капота и рамки ветрового стекла. От нее спасает только тщательная зачистка язвочек, при необходимости их шпатлевка и окраска всей детали. Лучше всего держится металлик: слой покрытия толще, снаружи – прочный лак, который и поцарапать непросто, и обновить легко – цвет подбирать не нужно.

Европанель куда симпатичнее прежнего коробчатого «торпедо», но до идеала далека. По-прежнему на фоне тихого двигателя хорошо слышны ее скрипы и бухи. Снимать и устанавливать панель лучше в теплом помещении, но и тогда есть риск обломать хрупкий крепеж. Примерно того же качества формованные обивки дверей. Впрочем, не стоит придираться – рукастому хозяину вполне по силам эти проблемы. И не будем забывать главное: пока это самый дешевый переднеприводный автомобиль в своем классе.

ГДЕ ТОНКО, ТАМ И РВЕТСЯ

Сегодня на «самары» устанавливают впрысковый полуторалитровый восьмиклапанный мотор, почти повторяющий прежний карбюраторный вариант. Тот, в свою очередь, ведет родословную от 1,3-литрового двигателя, который четверть века назад доводила еще фирма «Порше». В начале 90-х выпускали и 1,1-литровые моторы, в основном на экспорт. Главное достоинство 1500-кубового – двигатель не страдает при обрыве ремня ГРМ, что нередко случается уже при пробеге 50–60 тыс. км – задолго до регламентных 75 тысяч. Периодичность ТО сегодня составляет 15 тыс. км, но для подержанного автомобиля лучше придерживаться старых рекомендаций – 10 тыс. км, а ремень менять на 60-й тысяче



Расширительный бачок – расходный материал. Трещина обычно образуется на стенке, прилегающей к кузову, – течь заметить непросто. Порой не выдерживает нагрузок и крышка бачка.



Этот блок ИТЕЛМА «уснул» и больше не проснулся. В отличие от саратовских блоков, такие не перепрошиваются.



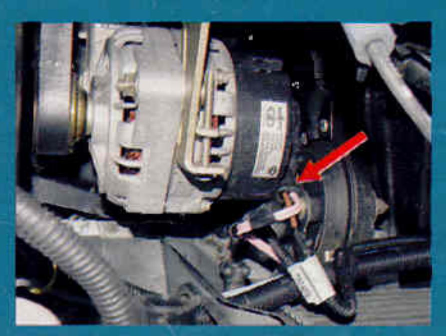
Парадокс: монтажный блок поселили в самом грязном месте, тонкая трубка слива из короба быстро забивается.



С другой же стороны – слив в несколько раз шире. Здесь сухо, чисто и много места… но так просто блок сюда не переместить. Остается следить за чистотой.



Датчики уровней – вечная беда ВАЗа: ненадежны, к тому же система опрашивает их лишь один раз, при включении зажигания. Если масло или «Тосол» вытекут на ходу, «умная электроника» узнает об этом в последнюю очередь.



Силовые клеммы генератора на новых машинах затянуты слабо – искрят, плавится проводка. Не поленитесь подтянуть крепеж.


Моторчик омывателя – еще один слабый узел. Некоторые сгорают, иные текут по швам.


Кардинально решить проблему поможет моторчик от «Дэу-Эсперо» – у него вазовский размер.


От такой лампочки впору сойти с ума – при торможении загораются «габариты». Два усика разных нитей замкнулись между собой. Может, стоит их делать попрочнее?



Реле стеклоочистителя и аварийной сигнализации крайне ненадежны – нередко отказывают на первых тысячах километров. Вместо них подойдут иномарочные (например, от «Фольксвагена»); при необходимости перекоммутируйте разъемы.


Европанель добавила комфорта зрительного, но шумы остались. Регулируемая по высоте рулевая колонка – очень нужная мелочь.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ У ДИЛЕРА, руб.

(включая расходные материалы)	
ТО-1: замена моторного масла и фильтра, осмотр ходовой части, подвески, рулевого управления, тормозной системы, диагностика системы управления двигателем	3000–3500
Расширенное ТО-2: дополнительно – замена ремней ГРМ и генератора, всех эксплуатационных жидкостей, фильтров, тормозных колодок, регулировка клапанов, углов установки колес	10 000–12 000

или перед дальней поездкой даже на 50-й. Одновременно не забудьте установить новый ролик. К 150–200 тыс. км порой возникает люфт в подшипнике помпы, при замене ремня обратите внимание и на нее. Обрыву ремня способствуют смолистые отложения на клапанах из-за «хорошего» бензина. Удалить их поможет промывочная жидкость (их сейчас немало), которую подают прямо во впускной коллектор через вакуумный шланг.

На «маленьких» моторах при обрыве ремня поршни встречаются с клапанами, поэтому там его стоит менять в интервале 40–50 тыс. км. Зато они менее склонны к перегреву, а срок службы до ремонта примерно одинаковый: 120–130 тыс. км до первой замены колец, 220–240 – до второй. Одновременно меняют и маслосъемные колпачки. С хорошими маслами и фильтрами валы и ЦПГ выдерживают 300–400 тыс. км. Однако некоторые моторы сходили с конвейера с врожденными дефектами (особенно в 2002–2004 гг.), но те, как правило, проявлялись уже к 20–50 тыс. км.

Склонность полуторалитрового двигателя к перегреву наиболее заметна у впрыскового варианта. Первые партии моторов вообще кипели как самовары: то вылетала пробка расширительного бачка (напомним, что именно в ней клапаны, регулирующие давление в системе), то лопался сам бачок, то слезал с патрубка нижний шланг радиатора (видимо, затянуть как следует неудобный хомут не могли даже на конвейере). Сегодня проблема не так остра, но полностью не изжита. Расширительные бачки – по-прежнему расходный материал.

На морозе восьмиклапанник заводится хорошо. Отказы вызваны обычно либо неисправными свечами (рекомендуется менять их на каждом ТО), либо заклиниванием регулятора холостого хода (РХХ) в закрытом положении. Если мотор не пустился с первого раза, при втором пуске слегка нажимаем педаль газа (имитируем работу РХХ). Если и это не помогло, в третий раз продуваем цилиндры, полностью нажав педаль. Мыть моторный отсек водой под давлением категорически не рекомендуется: двигатель боится грязи куда меньше, чем разъемы – воды.



НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ

Работа	Периодичность, тыс. км
Замена масла в двигателе	15
Замена топливного фильтра	30
Замена воздушного фильтра	30
Замена фильтра вентиляции салона	15
Замена свечей зажигания	30*
Замена масла в МКП	30
Замена охлаждающей жидкости	75
Замена тормозной жидкости	45
Замена ремня привода ГРМ	75
Проверка и регулировка зазоров в приводе клапанов	45
Проверка и регулировка углов установки колес	30

**При ухудшении характеристик интервал может быть уменьшен.*

В последние годы датчики системы впрыска стали отказывать реже. Чаще других выходят из строя датчики положения дроссельной заслонки (ДПДЗ) и массового расхода воздуха (ДМРВ). Последний чувствителен к загрязнениям, поэтому вовремя меняйте воздушный фильтр и не запускайте ЦПГ: частички нагара и капли масла из системы вентиляции – внутренние враги ДМРВ. Иногда работоспособность датчика удается восстановить, промыв его нити очистителем карбюратора.

С 2004 года электрический бензонасос стал доступнее: наконец-то, в полу догадались вырезать лючок, через который его можно не только увидеть, но и достать, не снимая бак. Если не хотите менять отказавший насос к 50–60 тыс. км, на 30–40 тыс. км извлеките его и замените фильтрующую сеточку или, в крайнем случае, очистите ее.

ТОЧКА ОПОРЫ

Подвеска «самар» хорошо известна и не претерпела изменений с рестайлингом. Все так же отслаивается резина от верхних опор стоек, все так же трескаются от ударов алюминиевые кронштейны растяжек. Но это цветочки: родные опоры можно заменить на SS-20, а «гонщикам» порекомендуем установить стальные кронштейны и о них забыть. В остальном же – никаких проблем. И простор для тюнинга: кто только не делает патронов амортизаторных стоек и пружин, тормозных колодок и дисков, распорок между чашками подвески и бог знает чего еще!

Впрочем, кое-что порекомендуем и для повседневной езды. Например, импортные задние цилиндры и чугунные тормозные барабаны позволят надолго забыть о пугающих вибрациях при торможении.

НАУКА О КОНТАКТАХ

Электрооборудование нельзя отнести к сильным сторонам «Самары». Мелкие дефекты заметно осложняют жизнь водителю – как на дороге, так и при техосмотре. Постоянно перегорает «тормозная» спираль двухнитевых ламп задних фонарей (многие по незнанию пытаются установить туда и однонитевые). Не горят фонари также из-за плохого контакта патрона лампы с гибкой платой. Со временем ее дорожки совсем истираются, и фонарь приходится заменять.

Под угрозой и «центр связи» всей электрики – «черный ящик». Он расположен в самом сыром месте автомобиля – на полке воздухопритока. Не ленитесь прочищать сливное отверстие рядом с ним, иначе реле и контакты окажутся в воде. Не забывайте просушивать пол салона: жгут, проходящий рядом с водительским сиденьем, тоже в зоне риска.

В целом же по уровню надежности «Самара» даст фору некоторым иномаркам, в первую очередь за счет простоты конструкции. А вот запчасти, к сожалению, нередко приходится искать у тех же немцев, итальянцев или корейцев. Подробнее – в подписях к фото.

ВОЛКИ И ОВЦЫ

Михаил Афанасьев



Выбор подержанного автомобиля (ЗР, 2006, № 4) – процедура сложная, но зачастую далеко не самая хлопотная. Ведь мало стать собственником движимого имущества: чтобы превратить его в средство передвижения, нужно пройти чистилище ГИБДД. А здесь свои подводные камни и, не зная броду, можно надолго остаться пешеходом.

РАЗВЕДКА БОЕМ

Многочисленные истории о «хождении по мукам» в длинных коридорах власти неспроста вызывают дрожь у законопослушных граждан – ведь именно они чаще всего и попадают впросак. А подержанный автомобиль всегда выглядит подозрительно – по крайней мере в глазах многих прикомандированных к МРЭО «экспертов». Чтобы подстелить хоть какую-то соломку, не поленитесь сопровождать продавца, когда тот будет снимать машину с учета. Ведь не секрет, что, упростив жизнь себе, иные продавцы осложняют ее покупателям. Худший вариант – продажа по генеральной доверенности. Сегодня, когда налоги платит формальный владелец автомобиля, такое предложение выглядит особенно подозрительно. Большого криминала здесь может и не быть, а вот нарваться на нечитаемые номера агрегатов или ошибки в ПТС – сколько угодно.

Напомним, что покупателям пусть и древних, но когда-то дорогих моделей («Мерседес», БМВ, «Ауди», «Лексус» и т.п.) стоит непременно посетить дилерский техцентр. Зачастую там выясняется, что машина собрана буквально по кусочкам и родная у нее – только пробка бензобака. Заметим, порой такие авто вызывают проблемы не при постановке на учет, а позже – при пересечении границы или при крупном ремонте.

Закон обязывает зарегистрировать транспортное средство в течение пяти суток со дня продажи или пока не истек срок действия транзитных номеров. Учитывая темпы работы некоторых отделений МРЭО, до последнего дня лучше не тянуть. Впрочем, если у вас нет времени или желания общаться с представителями власти, за вас это может сделать любой знакомый, даже инспектор ГАИ – для представительства достаточно простой письменной формы и соответствующих документов (ПТС, полис ОСАГО, справка-счет или договор купли-продажи и паспорт владельца).

В принципе, не обязательно и присутствие автомобиля. По заявлению владельца в необходимых случаях (как правило, это неисправность транспортного средства) инспектор выезжает на осмотр ТС и составляет «Акт осмотра», который действителен 21 день. Такой акт можно составить и в другом МРЭО, а затем представить его в «свое» отделение. Так поступают те, кто покупает автомобиль и собирается пользоваться им вдали от места жительства: с актом осмотра ставят его на учет и возвращаются с номерами.



ОШКУРИВАНИЕ КАК ТОЧНАЯ НАУКА

Сегодня вокруг многих МРЭО выросла целая инфраструктура добрых услуг – за деньги. В простеньких бытовках прозябают бесценные специалисты: они готовы и заявление составить, и квитанции для банка заполнить, и даже их принять, не говоря уже о слесарях, которые и номер двигателя «ошкурят», и грязь с рамы отобьют, и даже демонтируют корпус воздушного фильтра для лучшего обзора номерного агрегата. Вот только как поставят?

Хотите пройти процедуру осмотра быстро и не запачкав рук – платите. Хотя по закону вы обязаны лишь представить автомобиль. Внешне чистый. Копаться в недрах силового агрегата – не ваша забота, равно как искать места расположения номеров. Впрочем, знать их все же полезно. Одному владельцу «Волги» пришлось на два месяца расстаться с ней из-за того, что инспектор при осмотре записал как номер двигателя… ряд цифр на головке цилиндров.

Впрочем, если вы или ваш автомобиль чем-то не приглянулись людям в погонах, найдется немало способов вас разлучить. Ведь если раньше слово инспек-

Зачем нужно такое фото в ПТС? Кроме грязи, на нем ничего не видно. И фото внутри техпаспорта – произведение абстрактного искусства!



Дата регистрации
Выдано ГИБДД
5 отд.
г. МОСКВА
ГИБДД УВД САО
...2003 СНЯТО С УЧЕТА ДЛЯ ПРОДАЖИ Г/ЗН Т6... ВЫДАН ТРАН.99НК0108 ДЕЙСТВИТ ДО 14/11/2003.СТС ... 1365 СДАНО N ДВИГАТ КОРРОЗИРОВАН.СПР ЭКО САО -7651 040903 ПОСТАВЛ... УВД САО 021003
Отметка о снятии с уч...
Дата снятия с учета
М.П.



CERTIFICAT D'IMMATRICULATION
Регистрационный знак Т688АХ177
[redacted]

тора было последним и лишь тогда в исключительных случаях он вызывал на подмогу эксперта, то сегодня они зачастую ходят парой. Инспектор ставит заветный штамп «учетные данные соответствуют», а эксперт – кормилец – тут как тут: светит фонариком – почисти, мол. Не сумеешь сам, подойди к «ребятам»! И вот вы уже на крючке.

Порой «эксперты» находят криминал в любой царапине на номерном агрегате. Например, могут принять номер отливки блока цилиндров заморского «Шевроле» за отсутствующий в документах номер двигателя. Словно невдомек им, что «Дженерал моторс» не нумерует моторы для внутреннего рынка. Приходится несколько недель ждать заключения настоящего специалиста, которому для этого даже машину смотреть не надо. Главный повод заподозрить вас в «подделке, сокрытии или уничтожении номеров» агрегатов – коррозия. Притчей во языцех стал «Москвич-2141», VIN которого маркировался точками. Как правило, при попытке почистить номер слезала эмаль, обнажая рыхлую ржавчину безо всяких признаков маркировки. Страдает от коррозии и VIN, расположенный на полу (например, у «Форда-Эскорт» – под ногами переднего пассажира, у «Опеля-Астра» и «Дэу-Нексия» – возле пассажирского сиденья). Достается номерам, расположенным на раме (вседорожники), но особенно эфемерны нанесенные краской (!) номера на раме «газелей». Что лучше – идти по долгому и тернистому, но честному пути криминалистической экспертизы или ступить на преступную тропу и обновить номер самому? Отказаться от соблазна непросто…

Коррозии номера двигателя особенно подвержены те авто, где он расположен по ходу движения – «копейка» первых выпусков, переднеприводные ВАЗы и «Ока», «Таврия», СААБ-9000, «Форд-Эскорт», «Форд-Мондео» и др. На многих отечественных авто он, однако, сохраняется лучше благодаря… потекам масла. Невредно защитить его термостойким антикором.

КАЗНИТЬ НЕЛЬЗЯ ПОМИЛОВАТЬ

Если эксперт выявил «несоответствие», приготовьтесь к худшему: очереди на другую – «серьезную» экспертизу, затем (если там не выявят криминала) – к следователю за получением «отказа в возбуждении уголовного дела» и, наконец, к начальнику родного МРЭО.

Впрочем, явные ошибки в данных (вроде ВАЗ-7111) начальник МРЭО может исправить, не выходя из кабинета, своей властью. Это самый простой путь, но про него не стоит забывать.

Если же номер полностью или частично уничтожен, его новый облик появится на фотографии в ПТС и свидетельстве о регистрации ТС, только вот увидеть что-либо на крошечной мутной фотографии трудно. Особенно если она вклеена внутрь двойного листка техпаспорта. И кстати, даже это не избавляет от повторной экспертизы, поэтому мутные разводы ржавчины, видимо, тоже надо защищать! □

Не приезжайте на осмотр с забитым багажником – необходимые номера часто приходится искать именно там, а специальных стеллажей для вещей – увы! – на площадке не предусмотрено.





АНГЛИЙСКИЙ ПАЦИЕНТ

Евгений Борисенков, Игорь Козлов, Виталий Урюков. Фото: Константин Якубов

Говорят, японцы делают настоящие автомобили лишь для себя. Все остальное – более-менее удачные копии. Что уж говорить о машинах, собранных за пределами страны! Но покупатели мнение скептиков не разделяют. Изготовленный в Англии «Ниссан-Алмера», например, у продавцов не застаивается – в том числе на вторичном рынке.

ПРАВО ВЫБОРА

«Покупать» очередной подержанный автомобиль мы отправились в «Кунцево». И не пожалели – было на что посмотреть! Оказалось, весь трейд-ин представленных в техцентре марок (их, по нашим подсчетам, около четырнадцати) собран под одной крышей. Чтобы попасть в эту комиссионку, у соискателя должна сохраниться, как минимум, сервисная книжка, еще лучше, если автомобиль учтен в базе официального дилера.

Охотнее всего здесь принимают автомобили не старше шести лет с пробегом до 150 тыс. км. Владельцы более древних экземпляров, надеясь выручить побольше, предпочитают сдавать технику на комиссию. Туда же отправляют «обезличенные» (так называемые серые) средства передвижения, родословная которых безвозвратно утрачена.

Стоимость определяют по собственной методике, разработанной при участии НАМИ. Автомобили в возрасте до трех лет в среднем оценивают на 10% дешевле, чем на стихийном рынке, старше – на все пятнадцать. По итогам диагностики определяют окончательную цену. Впрочем, если комитент не согласен с уценкой, он может устранить выявленные недостатки – за свой счет. Задача – привести машину в состояние, близкое к идеальному. Разовые вложения порой достигают пяти тысяч (!) долларов – например, когда переделывают плохо выполненную кем-то «жестянку». Зато краснеть за выставленный на продажу автомобиль не придется. Предлагают его, разумеется, уже по иной – среднерыночной цене.

Сразу выкладывать нужную сумму не обязательно – подержанное авто доступно также в лизинг или в кредит под 9,5% годовых без авансового платежа. По такой схеме сегодня обзаводятся «колесами» 10–15% покупателей, а к концу года их доля может достичь половины! И еще: если на понравившуюся модель не хватило самую малость, потерпите – нереализованный товар ежемесячно уценивают на 3–8%.

КРАСНОЕ НА БЕЛОМ

Впрочем, мы-то свой выбор уже сделали, пожелав «приобрести» самый ликвидный из всех «ниссанов» – «Алмеру». Мечта материализовалась в ярко-красном полуторалитровом седане 2005 года выпуска с пробегом 12 тыс. км почти за 14 тыс. долларов (механическая КП, кондиционер, ГУР, две подушки безопасности, аудиоподготовка и электропакет). Сэкономить удалось не так много – в год рождения за «Алмеру» просили $15 100. Впрочем, были варианты по-





Миниатюрный прибор способен обнаружить шпатлевку под слоем краски.

Не всякую царапину выведешь даже тщательной полировкой.

Багажник понравился всем – формой, объемом и оснащением.





Материалы и качество отделки салона нареканий не вызывают.

Насечки на ручке дефлектора почему-то совпадают с направлением перемещения.

Этот зазор на центральной консоли – от перегрузки багажного крючка.

Стильный щиток будет к месту и на куда более дорогой машине.

Работают подрулевые «джойстики» отменно, однако к сложному алгоритму надо привыкать.

Выступающий из крышки хрупкий пластиковый патрон требует деликатного обращения.

скромнее – аналогичный автомобиль 2004 года предлагали за $12 800.

В прежней жизни наш «Ниссан» служил корпоративной машиной и, судя по смешному пробегу, использовался в основном для всяких презентаций и покатушек. Предпродажку сделали на совесть – даже на скупом зимнем солнце от блеска кузова рябило в глазах. При более пристальном осмотре нас немного насторожили небольшой «провал» угла капота относительно крыла и ступенька на стыке правых дверей. Однако следов кузовного ремонта, как ни старались, не обнаружили. Если машину и правили, то, очевидно, настоящие мастера.

Как и большинство современных автомобилей, «Алмера» запирается дистанционно – кнопкой в головке ключа зажигания. Мы оценили продуманный алгоритм: с первым нажатием открывается только водительская дверь, со вторым – все остальные. Не знаем, есть ли в Японии барсеточники, но вклад в борьбу с ними конструкторы внесли существенный.

А вот устроиться с комфортом на водительском месте не очень-то удалось. Вроде и регулировок достаточно (есть даже настройки поясничного подпора и подушки по высоте), а неудобно. Похоже, виновата чересчур длинная подушка сиденья – чтобы не давила под коленями, приходится съезжать вперед, а поясница повисает в воздухе. Впечатление подпортили заметно провисшая со стороны пассажира центральная консоль (очевидно, кто-то переоценил грузоподъемность закрепленного там крючка для сумки или пакета) и отсутствие «доводчика» у крышки перчаточного ящика – при открывании она с грохотом падает вниз.

Впрочем, нашлось также много поводов для оптимизма. Отменно работают не понравившиеся было с первого взгляда подрулевые переключатели, приятны на вид циферблаты приборов, а их показания хорошо читаются. К месту пришелся центральный бокс-подлокотник. В недрах его обнаружили потайной карман для записной книжки – пригодится, ведь бортового компьютера здесь нет. Вместительные карманы по краям передних сидений легко поглотят даже огнетушитель. Задний диван трансформируется как угодно. При снятой подушке (достаточно отстегнуть две защелки) в салон входит велосипед, при сложенных раздельных (40/60) спинках – даже холодильник. А вот сидеть сзади троим средней комплекции мужчинам тесновато, двоим – в самый раз.

Багажник хорош всем – и объемом, и формой, и содержанием. Есть ворсовая обивка, коврик, крючки и ремешки для груза, углубление под аптечку, освещение. Эх, убрать бы свисающую с полки под стеклом катушку ремня безопасности да торчащие патроны ламп задних фонарей – и не к чему было б придраться.

Под широко разинутой «аллигаторной» пастью моторного отсека (кстати, куда делась пластиковая крышка?) – чистота и порядок. Все, что следует регулярно вынимать, открывать или контролировать, выделено цветом и удобно расположено. Впрочем, часто совать голову



сюда не придется. Старомодный цепной привод ГРМ в обслуживании не нуждается, а система зажигания с индивидуальными катушками куда надежнее тех, что увешаны высоковольтными проводами.

Привод вспомогательных агрегатов иной оценки кроме «середина наполовину» не заслужил. Пара поликлиновых ремней без автоматических натяжителей требует для ухода дополнительных нормочасов. А тот, что приводит компрессор кондиционера, в нашем климате можно снять на полгода, сэкономив и топливо, и ресурс агрегата. Снизу моторный отсек открыт всем ветрам – фирменная пластиковая защита осталась в каком-нибудь сугробе. Сюда бы лист из прочного материала! Заодно защитили бы участок выпускной трубы, проложенной ниже «лыжи» переднего подрамника.

Передняя подвеска проста до предела – «Мак-Ферсон» без стабилизатора поперечной устойчивости. Очевидно, необходимую угловую жесткость обеспечили подбором характеристик пружин и амортизаторов. Взамен удалось избавиться от ненавистных «косточек» – стоек, срок службы которых редко переваливает за 30 тыс. км. А вот с задней подвеской, похоже, перемудрили: восемь (!) сайлентблоков – для бюджетной машины явный перебор. Видимо, сэкономили на доводке, создав сложную, но кинематически правильную конструкцию. Отдуваться, как всегда, ремонтникам и хозяину.

Но будем справедливы – в целом «Алмера» все-таки хороша. В меру шустрый, элегантный, комфортабельный автомобиль, ко всему прочему надежен – меньше чем на несколько сотен тысяч пробега машины такого класса не рассчитывают. Просто, выбирая дешевую иномарку, надо тщательно взвесить свои потребности. Как знать, не перестарались ли маркетологи, отсекая «лишнее» в стремлении удешевить автомобиль? □

Редакция благодарит технический центр «КУНЦЕВО» за помощь в подготовке материала.

«Ниссан-Террано» 1995–2002 гг. – не редкость на дорогах не только Дальнего Востока и Сибири, но и Центральной России.

ЗЕМНАЯ ФАМИЛИЯ

Андрей Кочетов

Среди любителей вседорожников со стажем «Ниссан-Террано» первого поколения пользовался заслуженным уважением. Наследник 1995–2002 гг. выпуска позаимствовал название и некоторые технические решения. В остальном это – совершенно другой автомобиль. Угрожающая внешность с четкими гранями уступила место скругленным линиям, металлические рельсоподобные бамперы превратились в красивые, но низкие пластиковые, а неубиваемую торсионную подвеску спереди сменила более комфортная типа «Мак-Ферсон». Вместо полноценной рамы – подрамники, благодаря которым пол сделали заметно ниже, а вход и выход удобнее. Салон преобразился меньше.

Более сложной, чем прежде, трансмиссией пользоваться проще: коробка передач только автоматическая, раздаточная – с электрическим управлением. Режимы работы: только задний привод, полный – с автоматической или принудительной блокировкой (через вискомуфту) межосевого дифференциала. Приобрел или потерял «Террано» от заметного изменения конструкции? Из истинного вседорожника превратился в универсальное транспортное средство, рассчитанное на более частую езду по шоссе, нежели по проселкам. Зато у «Ниссана» впечатляющая плавность хода на асфальте,



Высокие стекла задних дверей и их ручки на стойках – фамильные черты «Террано».

ЛЕВОРУЛЬНЫЙ АНАЛОГ

Для американского рынка автомобиль выпускали под именем «Пасфайндер» с бензиновым мотором V6, 3,5 л (162 кВт/220 л.с.), для европейского – 3,3 л (125 кВт/170 л.с.)





Интерьер «Террано» – почти легковой. Никаких изысков и откровений, просто удобно.



Багажник – огромен. При складывании разрезного заднего дивана образуется большая ровная платформа, но погрузочная высота велика.



Трехлитровый турбодизель – самый распространенный мотор на подержанных праворульных «террано».



«Ниссан-Террано» 1987–1995 гг. выпуска отличался грубыми угловатыми формами и несокрушимой ходовой частью.

стойкость к мелким дорожным неровностям, неплохая динамика, высокая максимальная скорость, очень приличная управляемость и отсутствие былой валкости в поворотах. Среди минусов – потеря вседорожных качеств за счет уменьшения хода подвесок и геометрической проходимости.

Тем не менее «Террано II» пользуется успехом среди покупателей подержанных «японок» благодаря хорошей родословной, надежности и комфорту. Цены на автомобиль 1999–2000 гг. без пробега по России даже во Владивостоке начинаются с $17–18 тыс. Ну а чем дальше на Запад, тем дороже. Прибавьте почти 2000 долларов за доставку в Москву и интересы посредников… Меньше чем в 20 тысяч не уложитесь. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
NISSAN TERRANO R50

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4640
ширина	1820
высота	1790
база	2700
колея спереди/сзади	1520/1525
дорожный просвет	210
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1930
Полная масса, кг	2205
Максим. скорость, км/ч	165
Время разгона 0-100 км/ч, с	17,4
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80
Расход топлива, л/100 км: городской/загородный цикл	12,4/9,7

Двигатель: Р4, 16 клапанов, 2953 см^3, 125 кВт/170 л.с. при 3600 об/мин, 353 Н·м при 1800 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, с пониженным рядом, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – зависимая (мост); рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза передние – дисковые вентилируемые, задние – барабанные; шины – 245/70 R16 или 255/65R16



СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США по курсу 1 доллар = 28 руб.)*

Модель	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
МАЛЫЙ КЛАСС													
ВАЗ-1111	2100	1800	1600	1500	1200	1100	1100	900	900	800	800	м.д.	м.д.
ЗАЗ-1102	-	-	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	650	600	700	700	500
«Дэу-Матиз»	6200	5900	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-А»	м. д.	15500	13500	12700	11000	10400	-	-	-	-	-	-	-
«Опель-Корса»	11400	9500	8600	7900	6400	6000	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«Пежо-206»	11000	10500	10000	8600	8200	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Рено-Клио Символ»	м. д.	8600	7900	7000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Тойота-Ярис»	м. д.	11000	10100	9600	9400	-	-	-	-	-	-	-	-
«Шкода-Фабия»	11900	10000	9600	9300	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-
«Шкода-Фелиция»	-	-	-	м. д.	м. д.	5100	4300	4000	3700	-	-	-	-
КОМПАКТ- КЛАСС													
ВАЗ-2104	3300	3000	2800	2300	2200	2000	1650	1550	1300	1300	1100	1100	900
ВАЗ-2105	2850	2600	2400	2100	1900	1800	1500	1400	1300	1200	1100	1000	1000
ВАЗ-2106	2900	2700	2400	2200	1900	1700	1500	1400	1300	1200	1200	1100	1100
ВАЗ-2107	3400	2900	2800	2500	2200	2100	1800	1500	1500	1300	1200	1100	1000
ВАЗ-2108	-	4600	3900	3400	3100	2800	2600	2200	2100	2000	2000	1800	1800
ВАЗ-2109	5000	4400	4000	3500	3200	3000	2600	2300	2100	2100	1900	1800	1700
ВАЗ-21099	5400	4600	4300	4000	3500	3200	2900	2600	2600	2300	2500	2300	м. д.
ВАЗ-2110	6100	5600	5000	4300	3800	3600	3500	м. д.	м. д.	-	-	-	-
ВАЗ-2111	6000	5400	4900	4500	4200	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2112	6500	5900	5400	4800	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2115	5700	5200	4600	4300	3800	3400	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Вольво-440»	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	м. д.	4100	3700	3300
«Вольво-460»	-	-	-	-	-	-	-	6700	4900	4600	4300	3600	3000
«Вольво-S40»	15900	14000	13200	12700	11500	10000	9500	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Дэу-Нексия»	7700	6800	5800	5700	4900	4600	4400	4300	3800	-	-	-	-
«Дэу-Эсперо»	-	-	-	-	5500	5300	5200	4800	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
ИЖ-2126	2800	2550	2000	1900	1900	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«КИА-Рио»	10200	8900	8500	8400	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-
«КИА-Шума»	11300	10400	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Мазда-323»	12700	10000	8300	8000	7900	7200	7100	7000	6700	6000	4800	4200	3200
«Мицубиси-Каризма»	13000	11700	11500	10700	9300	8300	7700	6600	м. д.	-	-	-	-
«Мицубиси-Лансер»	13800	10200	9400	7900	7700	6700	5800	5400	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«Москвич-2141»	-	-	2200	1900	1900	1350	1300	1200	1200	1100	1100	1000	900
«Москвич-Святогор»	-	-	2000	2000	1900	1800	-	-	-	-	-	-	-
«Ниссан-Алмера»	13100	12500	12200	10000	9100	8200	7000	6000	м. д.	-	-	-	-
«Ниссан-Санни»	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	м. д.	5700	4800	4400	3800	2700
«Опель-Астра»	13300	11200	10400	9800	9600	9000	6900	6500	5800	5200	4300	4200	3500
«Рено-Меган»	14000	13200	9600	9300	8600	7800	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Тойота-Королла»	14600	14100	11200	9500	7800	7200	7000	6000	5300	5000	4300	4100	3400
«ФИАТ-Брава»	м. д.	м. д.	9400	7900	7000	6300	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Фольксваген-Бора»	17700	14700	13200	13000	12600	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Фольксваген-Венто»	-	-	-	-	-	м. д.	8700	7700	7200	6400	6200	5500	-
«Фольксваген-Гольф»	м. д.	13300	12900	12500	11100	10300	7800	7100	6300	6100	5900	5400	4100
«Фольксваген-Джетта»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	4300
«Форд-Сьерра»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	4000	3200
«Форд-Фокус»	12000	11300	10700	10600	10400	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Форд-Эскорт»	-	-	м. д.	м. д.	м. д.	5400	5200	5000	4800	4300	3900	3500	3200
«Хёндэ-Акцент»	9800	9100	8500	8100	7000	5800	5700	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-
«Хонда-Сивик»	м. д.	14000	11500	9500	9200	7600	7000	6900	5500	5300	4700	4400	3100
«Шкода-Октавия»	13700	13600	13100	11700	10200	9300	9000	м. д.	-	-	-	-	-
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Альфа-Ромео 156»	м. д.	м. д.	м. д.	11500	11300	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Ауди-80»	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	7600	7200	6600	5500
«Ауди-А4»	24800	21600	18300	16200	12700	11200	9900	9500	9300	м. д.	-	-	-
БМВ 3-й серии	30600	23400	20600	17000	16700	13400	11500	9000	8500	7500	7100	6500	6100
«Вольво-850»	-	-	-	-	-	-	9500	9200	8000	6500	6100	5700	-
«Вольво-S70»	-	-	-	17000	13500	11000	10500	10000	-	-	-	-	-
ГАЗ-24-10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1100	1000
ГАЗ-3102	6500	5100	3600	3500	3400	2900	2200	2100	2000	1500	м. д.	м. д.	м. д.
ГАЗ-31029	-	-	-	-	-	-	1600	1400	1350	1300	1300	1200	-
ГАЗ-3110	4900	4000	3500	2900	2500	2150	2000	-	-	-	-	-	-
«Дэу-Леганза»	-	12100	10900	10800	10300	10000	7600	-	-	-	-	-	-
«Мазда-626»	-	13600	12300	11200	9300	9000	8200	7900	7700	6400	5700	5600	3800
«Мерседес-190»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6000	5300	м. д.
«Мерседес-С»	м. д.	27900	25500	24300	19700	14000	12800	11300	10300	9700	8300	-	-
«Мицубиси-Галант»	м. д.	14000	12800	11400	9900	9000	8700	8500	6000	5600	5500	5300	3900
«Ниссан-Примера»	20000	18800	13600	11600	10100	8900	7500	7200	6800	6000	5600	5000	4800
«Опель-Вектра»	19500	18200	13500	11900	11400	9600	8400	8000	6300	6100	4400	4300	3900
«Пежо-405»	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	3500	3200	3100
«Пежо-406»	13900	13700	12500	10300	9700	8900	8700	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Рено-Лагуна»	16500	15600	14100	12800	11400	8700	8200	8100	6800	6600	м. д.	-	-
«Субару-Импреза»	17000	15500	14500	11200	10300	10200	9100	7800	6200	5300	м. д.	м. д.	-
«Тойота-Авенсис»	2200	18900	15400	13700	12500	11200	-	-	-	-	-	-	-
«Тойота-Карина II»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4500	3700
«Тойота-Карина Е»	-	-	-	-	-	9800	8800	8400	8000	7600	6400	6000	-
«Фольксваген-Пассат»	21600	18300	16000	14100	12900	11300	10800	8700	7900	7000	6000	5600	5500
«Форд-Мондео»	16700	16200	14600	13000	9800	8500	7300	6800	6700	5300	5200	-	-
«Форд-Скорпио»	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	6100	5500	5300	5100	4500	3400
«Хонда-Аккорд»	24500	19300	13500	12100	11100	10500	9500	8900	7000	6000	5500	м. д.	м. д.
БИЗНЕС- КЛАСС													
«Ауди-100»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9000	7700	7300	6600
«Ауди-А6»	м. д.	27400	22800	19900	16700	15900	14500	11200	10500	9900	-	-	-
БМВ 5-й серии	32600	26300	25400	21500	16400	15600	15500	13200	10200	8700	7300	6600	6400
«Вольво-S80»	м. д.	33000	20900	18500	17100	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-Е»	м. д.	41400	28300	25700	18100	18000	16000	13700	10900	9900	8400	7600	7000
«Ниссан-Максима»	24400	22200	19000	18600	13800	11800	10800	9500	9400	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«Опель-Омега»	м. д.	м. д.	м. д.	14000	11500	9800	9600	8100	7300	6500	м. д.	м. д.	м. д.
СААБ 9-5	м. д.	22500	20500	16500	15000	12700	м. д.	-	-	-	-	-	-
СААБ-9000	-	-	-	-	-	м. д.	9800	9000	7800	7200	6300	5200	4500
«Субару-Легаси»	23600	18500	16800	15400	12900	11600	10100	8200	7000	6600	м. д.	м. д.	м. д.
«Тойота-Кэмри»	25200	22500	19500	13900	11700	11500	9400	6800	6200	5800	5500	5400	4100
«Тойота-Марк II»	м. д.	м. д.	16100	13200	10200	9600	8500	7200	6700	6100	5900	5300	2500
«Хёндэ-Соната»	16000	13900	11800	10900	9600	7700	7500	6800	5800	5000	4000	м. д.	м. д.
ЛЮКС- КЛАСС													
«Ауди-А8»	м. д.	м. д.	м. д.	28500	24400	18000	17900	14200	14000	м. д.	-	-	-
БМВ 7-й серии	м. д.	53300	м. д.	26100	24000	20800	18500	16800	15100	13000	8000	7300	6500
«Мерседес-S»	м. д.	м. д.	44000	43400	36600	29700	26700	21700	16900	16500	13100	12800	м. д.
ВСЕДОРОЖНИКИ													
«Ауди-Олроуд»	м. д.	33500	31400	30200	-	-	-	-	-	-	-	-	-
БМВ-X5	м. д.	45200	44000	39000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2121	5200	4800	4200	3500	3000	2700	2500	2300	2200	2100	1700	1600	1500
ВАЗ-2131	5900	5800	5100	4600	4000	3200	2800	2200	1900	-	-	-	-
«Джип-Гранд Чероки»	м. д.	33000	30200	25800	23300	м. д.	м. д.	11300	10600	9500	8100	-	-
«КИА-Спортидж»	13900	13700	13100	11700	11300	11100	10000	8700	7000	м. д.	м. д.	-	-
«Лексус-LX470»	61200	55900	51100	45000	41500	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Лексус-RX300»	38500	34300	34100	28500	26000	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Ленд-Ровер Фрилендер»	м. д.	м. д.	18900	16900	14800	14200	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Мазда-Трибьют»	25000	19200	18800	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-ML»	м. д.	м. д.	36400	30900	25600	23000	-	-	-	-	-	-	-
«Мицубиси-Падж. Пинин»	19300	м. д.	м. д.	14500	11800	-	-	-	-	-	-	-	-
«Мицубиси-Паджеро»	30000	27200	26100	22600	15900	15600	14000	13100	11700	10600	8900	8800	8600
«Ниссан Х-Трейл»	23500	21000	20400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Ниссан-Террано II»	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	15500	12600	11700	10700	10000	9000	-	-
«Ниссан-Террано»	-	-	-	-	-	-	-	12400	9700	9300	7300	6000	5900
«Опель-Фронтера»	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	13800	11200	10100	9600	7900	7500	6800	м. д.
«Субару-Форестер»	23400	19200	17100	15600	13800	12100	9900	-	-	-	-	-	-
«Сузуки-Гранд Витара»	23900	22700	18200	15200	14100	13800	-	-	-	-	-	-	-
«Тойота-4 Раннер»	-	-	-	-	-	-	-	14000	9900	8800	8700	7100	6700
«Тойота-RAV4»	24100	22600	21100	18300	13000	12900	11800	10000	9100	8600	-	-	-
«Тойота-Ленд Крузер»	44500	43500	40600	35400	27200	26800	21300	19900	17600	16400	16000	12400	10700
«Тойота-Хайлендер»	м. д.	30400	29300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
УАЗ-3151	4700	4600	4300	4000	3600	3000	2700	2500	2500	2200	2100	1600	1300
«Хёндэ-Санта Фе»	24700	19300	18200	18000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Хёндэ-Терракен»	м. д.	23500	22500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Хонда CR-V»	27000	22900	19500	17500	17000	14400	11700	11000	м. д.	-	-	-	-
«Хонда HR-V»	21000	18500	17000	13600	13300	-	-	-	-	-	-	-	-
КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ													
«Ауди-ТТ»	м. д.	м. д.	м. д.	22000	19500	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-CLK»	м. д.	м. д.	26200	25700	21500	20500	19900	-	-	-	-	-	-

*Предложения в среднем по России на автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км.

НЕРОВЕН АМПЕР-ЧАС...

Михаил Васильев, Михаил Колодочкин

«ЗАЧЕМ ВЫ ВСЕ ЭТО ПРОВЕРЯЕТЕ?»

Такой вопрос часто приходится слышать после выхода в свет очередной аккумуляторной экспертизы… Кому, мол, нужны все эти морозильные камеры, даты выпуска и токи холодной прокрутки? Надо проще: увидел крутой бренд – хватай! И не умничайте со своими ампер-часами.

ОСНОВНЫЕ ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ

«Счастливые ампер-часов не наблюдают» (ЗР, 2000, № 10)

«Каким банкам доверять?» (ЗР, 2002, № 9)

«Бокал мартини для холодного пуска» (ЗР, 2004, № 11)

«Три недели в ванне» (ЗР, 2004, № 12)

«С чего начинается гарантия?» (ЗР, 2005, № 4)

К счастью, вопросы и советы такого рода исходят, как правило, только от торговцев, недовольных обнародованными результатами. Что ж – это их дело. На нашей стороне и прошедшая зима, быстренько разъяснившая всем истинную суть холодных прокруток и прочих проверок при минус 30°С.

Короче, предлагаем вашему вниманию последние результаты испытаний батарей. Информацию о том, что и где мы проверяли, найдете в «Нашей справке», а тем, кто подзабыл «аккумуляторную» терминологию, советуем заглянуть в «Комментарий эксперта». Освежить в памяти информацию о маркировке батарей и гарантийных обязательствах фирм-производителей, а также о технических особенностях работы аккумуляторов вам помогут наши прежние публикации – их список приводим отдельно. Начнем, пожалуй?

ДЕВИЗ БУФЕТЧИКА?

Аккумулятор должен быть свежим – чем он хуже булгаковской осетрины? С этим в общем-то никто особо и не спорит. Однако продают нам по-прежнему черт знает что – холодной зимой это было особенно обидно. Покупаешь новую батарею, полагая, что та заведомо свежая, а выясняется, что она уже разряжена процентов эдак на 90! И дай-то бог, если она «очухается» и вспомнит молодость – а если нет?

Забегая вперед, отметим, что нам повезло – все батареи «очухались». Но обращаем внимание всех оптимистов в розовых очках: проблема свежести до сих пор не решена! Магазины зачастую не следят за состоянием батарей и не пытаются их подзаряжать! В доказательство приводим таблицу. Левый столбец – это реальное состояние батарей в момент их приобретения, правый – после трех циклов «разряд-заряд». Теоретически эти показатели должны быть очень близкими, причем желательно трехзначными, но – увы…

Из 22 приобретенных аккумуляторов самым свежим оказался – кто бы мог подумать? – «Амур»: 95 минут резервной емкости! А вот на «Пауэра», похоже, кто-то покушался – от полной смерти его отделяли жалкие 12 минут! После подзарядки результаты сильно подровнялись – при этом в лидерах оказался опять-таки «Амур», а также «Титан Арктик» и «Зверь».

РАСКРУТКА И ПРОКРУТКА

Пока эксперты поглощены разрядами и зарядами, сделаем еще один реверанс в сто-

MEDALIST («Медалист»), США-Корея



Заявленный ток разряда – 430 А

Ориентировочная цена – 1450 руб.

Американо-корейская «батарейка» который сезон уверенно держится в лидерах наших тестов. Вот и опять – пройдя без единого замечания через все циклы испытаний, «Медалист» практически не слезал с подиума. Впрочем, другого от него и не ожидали – привыкли. Правда, помнится, раньше он был подешевле…

Наше мнение: отличное изделие.

BOSCH SILVER («Бош Сильвер»), Германия



Заявленный ток разряда – 420 А

Ориентировочная цена – 1500 руб.

Любопытно, но ранее «Бош» в число победителей наших экспертиз никогда не входил – все время что-то мешало. И еще: стоимость батареи по нынешним временам далеко не самая высокая! Отдельно отметим способность принимать высокий зарядный ток и уверенное поведение при минус 30°С! И все испытания пройдены с первой попытки…

Наше мнение: отличное изделие.

«АМУР», Россия



Заявленный ток разряда – 425 А

Ориентировочная цена – 850 руб.

Думается, этому массивному изделию (16,9 кг!) улыбнулась удача по имени «Свежесть». Изначальное лидерство по резервной емкости дало себя знать: малоизвестная батарея легко прошла все испытания без сбоев! А общее время разряда в морозилке вообще одно из лучших. И отдельное спасибо за цену: здесь «Амур» просто вне конкуренции!

Наше мнение: приятная неожиданность!

VARTA BLUE DYNAMIC («Варта блю динамик»), Германия



Заявленный ток разряда – 420 А

Ориентировочная цена – 1550 руб.

«Варта» выступила хорошо – лучший зарядный ток, самый низкий саморазряд. В прежние годы случалось, что требования стандарта она одолевала не с первой попытки. На сей раз замечаний не было вообще. Правда, при «факультативных» минус 30°С батарея явно «сбавила обороты», но в целом все обошлось.

Наше мнение: хорошее изделие.

рону недовольных результатами прошлых лет. Мол, кто вам разрешил сравнивать кальциевые батареи с «обыкновенными»? Это то же самое, что «Лексус» равнять с «Волгой»!

Самое забавное, подобные вопросы задают как раз приверженцы «лексусов» – читай, кальциевых батарей! И чаще всего потому, что ни одна экспертиза еще не выявила подавляющего преимущества одного типа батарей перед другим. Перспективность различных технологий может обсуждаться, но все они имеют равное право на существование (ЗР, 2004, № 8). А потребителю интереснее различать батареи несколько по иным, более «приземленным» признакам. К примеру, их можно разделить на две группы – без доступа к заливным отверстиям («Медалист», «Бош» и «Варта») и с доступом к ним (все остальные).

При прочих равных условиях батареи из первой группы больше подойдут обладателям современных автомобилей с мощной энергетикой и высокой стабильностью бортового напряжения. Такая батарея проживет года три-четыре и обслуживать ее не нужно – разве что при необходимости подзарядить методом постоянного напряжения. А вот батареи из второй группы менее требовательны – как к способу зарядки, так и к состоянию бортсети. Более того, они способны переносить даже глубокие разряды, хотя, понятно, лучше до этого не доводить. И водичку в них подливать можно… Впрочем, самое время перейти от слов к делу.

Током холодной прокрутки батареи испытывали не-

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

РЕЗЕРВНАЯ ЕМКОСТЬ

Этот параметр характеризует время в минутах, которое позволит двигаться на автомобиле при неисправном генераторе в холодную дождливую ночь. Ток потребления при этом принимают равным 25 А.

Резервную емкость измеряли дважды – непосредственно после закупки батарей и после нескольких циклов «заряд-разряд».

ТОК ХОЛОДНОЙ ПРОКРУТКИ

Этот параметр характеризует пусковые свойства батареи. При температуре минус 18°С аккумулятор должен выдавать заявленный ток в течение 10 с, не разряжаясь ниже 7,5 В. После паузы 10 с разряд продолжают до остаточного напряжения 6,0 В током 0,6 от первоначального. Суммарное время такого двухступенчатого разряда должно составлять не менее 90 с.

Проверка проводилась на протяжении семи циклов «заряд-разряд». Стандартная процедура была дополнена несколькими факультативными. В частности, батареи проверяли не только заявленным током, но и единым для всех 420 А. Кроме того, эти проверки проходили как при рекомендуемых минус 18°С, так и при минус 30°С.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРИЕМ ЗАРЯДА

Этот параметр характеризует общее состояние батареи. Чем быстрее она принимает заряд, тем лучше.

Батареи разрядили током 5,5 А и охладили до температуры 0°С, после чего их заряжали в течение 10 минут при напряжении 14,4 В. Фиксировали ток заряда в конце 10-й минуты.

ИСПЫТАНИЕ НА САМОРАЗРЯД

Этот параметр также говорит об общем состоянии батареи. Чем он ниже, тем лучше.

Батареи в состоянии бездействия хранили в течение 21 суток при температуре 40°С. Затем их охладили до минус 18°С и нагрузили током, составляющим 0,6 от заявленного тока холодной прокрутки. Напряжение через 30 с разряда должно быть не менее 8,5 В.

«ЗВЕРЬ-55», Россия	**BANNER («Баннер»), Австрия**	**TOPLA ENERGY («Топла Энерджи»), Словения**	**MUTLU («Мутлу»), Турция**
			
Заявленный ток разряда – 440 А	**Заявленный ток разряда – 450 А**	**Заявленный ток разряда – 480 А**	**Заявленный ток разряда – 450 А**
Ориентировочная цена – 1600 руб.	**Ориентировочная цена – 1750 руб.**	**Ориентировочная цена – 1250 руб.**	**Ориентировочная цена – 1300 руб.**
«Зверя» пытались заморить продавцы, но не успели: 40 минут начальной резервной емкости после подзарядок выросли аж до 116! Испытания изделие выдержало очень достойно, в том числе при запредельных температурах. Категорически не понравилась только цена – отнесем этот недостаток к жадности продавцов.	Измученная российскими подделками австрийская фирма все-таки удержалась на нашем рынке – хоть и с запредельной ценой. Изделие прекрасно принимает зарядный ток и отличается низким саморазрядом. В остальном – уверенное ровное выступление в «середине колонны». Отдельно отметим неплохое поведение на морозе.	Обычно «Топла» лидировала в наших экспертизах. На сей же раз… Нет, ни единого сбоя не зафиксировано, да и цена у импортного изделия вполне доступная, но батарея оказалась не отличной, а просто хорошей. А мы уже привыкли к ее присутствию на пьедестале. Из плюсов выделим хорошую холодоустойчивость.	Турецкие батареи на малый спрос пожаловаться не могут – тот случай, когда бренд пробил себе дорогу доступностью и хорошим качеством. В этой экспертизе ничего неожиданного – зачет по всем позициям и подтверждение надежности марки. До пьедестала не добрались, но он же тесный, на всех не хватает.
Наше мнение: хорошо, но безумно дорого.	**Наше мнение:** цена обогнала качество.	**Наше мнение:** хорошо, да и недорого.	**Наше мнение:** образцовый середняк!

«ТИТАН ARCTIC», Россия



Заявленный ток разряда – 510 А

Ориентировочная цена – 1200 руб.

Еще один показательный пример в пользу свежести. Изначальные 82 минуты резервной емкости – а это второй результат из всех – успешно переросли в хорошие показатели на всех этапах. Правда, заявленный ток, на наш взгляд, несколько завышен – единые для всех 420 А дались куда легче.

Наше мнение: ожидаемый результат!

АкТех, Россия



Заявленный ток разряда – 425 А

Ориентировочная цена – 1250 руб.

Сибирская батарея выступила хорошо, а в морозильнике при минус 30° даже продемонстрировала самый длительный разряд. В остальных номинациях – просто хорошие показатели, без «звезд с неба»; разве что саморазряд мог быть поменьше. Цена? Ну хотелось бы подешевле, конечно…

Наше мнение: своих денег стоит.

ЗиД, Россия



Заявленный ток разряда – 445 А

Ориентировочная цена – 1050 руб.

И опять покушение на убийство – горе-продавцы уберегли всего 36 минут резервной емкости! Думается, будь ковровская батарея посвежее, могла бы подобраться поближе к лидерам: ведь даже в таком состоянии она в итоге прошла испытания без замечаний! А кому не хочется из хорошистов попасть в отличники?

Наше мнение: батарея за торговлю не в ответе!

SELENIUS («Селениус»), Россия



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1450 руб.

Подольчанин огорчил резервной емкостью – после подзарядки оказался в хвосте! Почему исходные 66 минут превратились всего лишь в 85, остается загадкой. Тем не менее общее впечатление очень даже неплохое: особенно порадовали отменные свойства при минус 30°С! Причем даже при токе 450 А!

Наше мнение: неплохо, но могло быть лучше.

однократно, причем в разных условиях. Сначала – заявленным током при минус 18°С: изволь выдать то, что сам же наобещал! Затем – единым током 420 А: так проще сопоставлять таланты разных батарей. А под занавес – все то же, но – при минус 30°С: как при едином токе, так и при заявленном. С формальной точки зрения, такую проверку можно назвать факультативной, но нам она представляется чрезвычайно важной. В конце концов, мало ли что требует стандарт, если у нас зимой бывает очень холодно!

В целом экспертиза нас приятно удивила: впервые за последнее время обошлось без явных провалов. Исключение составила как раз нестандартная проверка заявленным током при минус 30°С, которая оказалась непосильной двум батареям.

«ПИЛОТ SILVER», Россия



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Саратовский «Серебряный пилот» с самого начала держался в тени. Ни единого замечания не заработал, но и к лидерам приблизиться не попытался. Поэтому ни хвалить, ни ругать не за что: все ровно и спокойно. Но цена при этом кажется явно завышенной – как и заявленный ток.

Наше мнение: дороговато, да и результат средний.

INCI AKÜ CLASSIC («Инчи Аку Классик»), Турция



Заявленный ток разряда – 460 А

Ориентировочная цена – 1100 руб.

От этого «турецкоподданного» никаких неожиданностей не ждали – типичное среднее изделие без громкой биографии. Так и получилось: батарея безразлично прошла через все морозильники и амперметры, укладываясь как в требования стандарта, так и в факультативные запросы. В общем, нормально.

Наше мнение: цена соответствует показателям.

ПАЗ, Россия



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1250 руб.

Подольчанина похвалим за информативную этикетку – вот что значит старая закваска! Из минусов отметим некоторое нежелание принимать зарядный ток – 14,91 А против 18,93 А у той же «Варты». Все остальные делают это охотнее… А так – все нормально, в том числе итоги пребывания в морозильной камере.

Наше мнение: нормальное отечественное изделие.

TYUMEN («Тюмень»), Россия

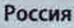


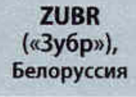
Заявленный ток разряда – 440 А

Ориентировочная цена – 1300 руб.

Сибирячка разочаровала тем, что вместо ожидаемого лидерства выдала хоть и безупречные, но далеко не лучшие показатели. Если учесть еще и выросшую стоимость, то по сравнению с прошлой экспертизой соотношение цена/качество явно снизилось. Но проколов нет!

Наше мнение: хорошо, но ждали лучшего!





«ЭЛЕКТРОИСТОЧНИК», Россия



Заявленный ток разряда – 420 А

Ориентировочная цена – 1100 руб.

Батарея с волжских берегов огорчила самым высоким саморазрядом, уступив лидерам более одного вольта. Остальные испытания разочарований не принесли – батарея автоматически оказалась зачисленной в разряд твердых середняков. Наверное, это можно считать достижением.

Наше мнение: очень средне…

«ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ SILVER» («Сильвер»), Россия



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Эту батарею портили намеренно – иначе не скажешь. За 12 минут резервной емкости надо «благодарить» продавцов, продающих незаряженное изделие полуторагодичной давности под видом нового! Самое удивительное, что батарея в итоге ожила и справилась со всеми испытаниями! Повезло!

Наше мнение: при таком обслуживании могло быть и хуже.

ZUBR («Зубр»), Белоруссия



Заявленный ток разряда – 440 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Белорусский «Зубр» споткнулся, было, на первой же проверке тока холодной прокрутки, но затем подумал и больше не дурил. Правда, в морозилке ему явно не понравилось – заявленный ток оказался высоковат. Но в целом испытания выдержал. Кстати, это – самая легкая батарея из всех: 13,6 кг.

Наше мнение: честно говоря, хвалить не за что.

ISTA STANDART («Иста Стандарт»), Украина



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1050 руб.

«Иста» не смогла с ходу выдать заявленный ток холодной прокрутки, но потом «оклемалась» и стала показывать те результаты, которые в нее изначально заложили. Итог – выполнение нормативных требований, но, скажем так, без блеска. Отметим доступную для импортного изделия цену.

Наше мнение: от импорта ожидаешь лучших результатов.

Заметим, кстати, что с единым током 420 А все представленные аккумуляторы проблем не имели – приключения начинались на более высоких рубежах. По нашему мнению, многие производители несколько завысили реальный предел своих «токовых» возможностей, что в итоге и аукнулось на морозе. Между прочим, токи свыше 420 А кому-то реально могут и не понадобиться: те же ВАЗы при всем желании не смогут «высосать» из батареи больше, даже когда стартер вообще не крутит…

ПЕРВЫЕ И ПОСЛЕДНИЕ СРЕДИ РАВНЫХ?

Официальный вердикт экспертизы таков: все батареи соответствуют требованиям стандарта! Но даже в рамках допуска возможно разделение по принципу «лучше-хуже». Поэтому итоговое расположение аккумуляторов в «фотогалерее» приведено согласно нашим оценкам, учитывающим и поведение на «нестандартном» морозе, и стабильность результатов по всем циклам испытаний, и соотношение цена/качество, и простое различие характеристик. Выбирайте! □

«ТИТАН HD», Россия



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1150 руб.

Заявленные 480 А оказались «Титану» не совсем под силу. С трудом выдав этот ток со второй попытки, батарея нормально отработала при токе 420 А, но визит с заявленным током в морозильник при минус 30°С продлился всего… 3 секунды! Да и саморазряд у батареи – один из самых заметных. Так что зачет хоть и получен, но впечатление не ахти.

Наше мнение: удовлетворяет требованиям стандарта.

«ПИЛОТ», Россия

Заявленный ток разряда – 460 А

Ориентировочная цена – 1050 руб.

Еще один «Пилот» из Саратова отлетал, честно говоря, «не очень». Самая низкая резервная емкость, неумение выдать заявленный ток на первом цикле испытаний и полный провал при минус 30°С! Да, это «факультативная» проверка, но другие-то ее выдержали! Думается, виноват завышенный заявленный ток…

Наше мнение: удовлетворяет требованиям стандарта.

РЕЗЕРВНАЯ ЕМКОСТЬ ИСПЫТЫВАЕМЫХ БАТАРЕЙ

Марка батареи	Резервная емкость, мин	
	на момент приобретения	после подзарядки
«Медалист»	72	101
«Бош»	62	100
«Амур»	95	124
«Варта»	71	101
«Зверь»	40	116
«Баннер»	64	97
«Топла»	65	95
«Мутлу»	70	95
«Титан Арктик»	82	119
АкТех	57	96
ЗиД	36	99
«Селениус»	66	85
«Пилот Сильвер»	40	107
«Инчи Аку»	75	105
ПАЗ	70	94
«Тюмень»	64	105
«Электро-источник»	70	104
«Пауэр»	12	99
«Зубр»	77	90
«Иста»	69	105
«Титан HD»	68	95
«Пилот»	59	85

НАША СПРАВКА

Место проведения экспертизы – ФГУП 21 НИИИ МО РФ.

Объект испытаний – 22 стартерные аккумуляторные батареи с номинальной емкостью 55 А·ч, закупленные редакцией ЗР в центральных магазинах Москвы.

Основные нормативные документы – ГОСТ 959-2002, DIN EN 60095-1.

ФОКУСЫ С ФАРАМИ

Михаил Васильев

Во времена гонки вооружений мало кто мог представить себе, что лет через тридцать мы сможем преспокойно разъезжать на «фордах», да к тому же собранных в России! Но факт налицо: тысячи наших автомобилистов влились в бурный поток глобализации и пересели с «десяток» на «фокусы».

Время идет, и многие «фокусы» первого поколения, откатав гарантию, перешли в следующую фазу своей жизни – «большое плавание» по рынку нелицензионных запчастей. Мы тоже зашли в эту реку и поймали нечто, «проплывавшее» мимо – передние фары Depo. Для сравнения приобрели оригинальные у официального дилера «Форд». Эксперт опознал их чешское происхождение – а вот с родиной Depo ясности явно не хватало. Продавец сослался на Тайвань – ни подтверждения, ни опровержения этому мы не нашли.

Внешне детали очень похожи. Различия лишь в том, что Depo собрана не столь аккуратно: выпирающий в стыках корпуса клей, неплотно прилегающий уплотнитель... Чтобы оценить их основную функцию, мы передали фары в НИИ АЭ. Эксперты проверили все параметры по части силы и направленности света и пришли к выводу: фары обоих производителей соответствуют Правилам ЕЭК ООН и ГОСТам. В «тайваньской» фаре нашелся один незначительный огрех: нечеткая фиксация патрона указателя поворота в контактной группе.

Честно говоря, мы удивились. Качество «оригинала» никаких сомнений не вызывало, а вот изделие без родословной... Оказывается, бывает и так! В любом случае решать – покупателю. Самого «Фокуса» не спросишь, да он и не ответит... □

Depo	Оригинальное изделие
	
Ориентировочная цена – 4400 руб. (комплект)	Ориентировочная цена – 7350 руб. (комплект)
Учитывая огромную разницу в цене при довольно высоком качестве, можно с большой долей уверенности предположить, что фара сто́ящая и наверняка найдет покупателей на рынке негарантийных «фокусов».	Результат предсказуем: иностранный производитель продавать в своем фирменном магазине некондиционный товар не станет. Цена словно бы советует: купи, хоть и недешево, и будь уверен в моем качестве!



ХОЛОДНОЕ ЛЕТО

Сергей Мишин

Мы давненько присматривались к шинам индекса Y (максимальная скорость до 300 км/ч). Тест их – дело не только интересное, но и весьма престижное! В качестве носителя – последняя модель «тройки» БМВ, которую по праву считают одной из лучших по управляемости.

Лето, прямо скажем, досталось нашим подопытным довольно холодное – плюс 3–5°С, но тем интереснее сравнить шины в непривычных для них условиях.

На наше предложение участвовать в необычном тесте откликнулись все мировые шинные лидеры – Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin, Pirelli и, конечно, Nokian – в последнее время этот бренд силен не только зимними, но и хорошими летними шинами.

Место действия – арендованный нами летний полигон «Континенталя». Это повлекло некоторые таможенные сложности, зато позволило провести такие интересные тесты, как продольное и поперечное аквапланирование. Они впервые появляются на страницах ЗР, поэтому расскажем о них несколько подробнее.

Продольное аквапланирование. Левыми колесами автомобиль движется по воде – для нее сделана специальная ванна с системой подачи воды (толщина слоя 8 мм), а правыми – по влажному асфальту. Датчики на колесах определяют их частоту вращения. Как только разница по бортам достигает 15%, фиксируется скорость автомобиля – это и есть начало всплытия колес над дорогой на водяном клине.

Поперечное аквапланирование по сути то же самое, но при движении в повороте. Скорость автомобиля при прохождении ванны (здесь глубина 7 мм), равно как и радиус поворота, постоянна, «шаг» увеличения скорости 5 км/ч. Кроме скорости, акселерометром фиксируется и величина бокового ускорения автомобиля. Однако одной только скорости начала всплытия для полной картины поведения автомобиля «в луже» еще недос-

6-е место
Bridgestone Potenza RE 050A
Производитель – **Япония**



861,9 балла

Масса шины – 11,1 кг
Глубина рисунка протектора – 8,3 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 7581 руб.
Соотношение цена/качество – 8,80

На сухом асфальте сцепные свойства этих шин противоречивы – самые слабые тормоза и очень хорошее время прохождения специальной трассы. Впрочем, последнее удалось на грани скольжения. С увеличением скорости поведение БМВ становится неоднозначным. На входе в скоростной поворот машина стремится распрямить траекторию, а при движении по дуге, наоборот, норовит сорваться в занос.

Скользить эти шины начинают при относительно невысокой скорости, к тому же скольжения весьма затянуты. При этом на довороты руля машина не реагирует, на меньший радиус ее можно вернуть лишь снижением скорости.

На мокром ситуация хуже, чем на сухом – проигрыш лидеру торможения составил 6,8 метра! Прохождение мокрых участков специальной трассы и круга потребовало наибольшего времени. Управляемость, как и на сухом покрытии, оставляет желать лучшего. Скольжение здесь тоже наступает раньше, чем хотелось бы, и очень затянуто. БМВ с этими шинами проявляет склонность к заносу, а при разгоне на выходе из крутого поворота ощущается сильное буксование колес. Зато и в продольном, и в поперечном аквапланировании «Бриджстоун» занимает лидирующие позиции.

Комфорт без замечаний.

(+) Лучшее сопротивление продольному и поперечному аквапланированию, высокая плавность хода.

(–) Самые слабые тормозные свойства, претензии к управляемости, скромные сцепные свойства на мокром покрытии.

5-е место
Goodyear Eagle F1
Производитель – **Германия**



898,8 балла

Масса шины – 11,0 кг
Глубина рисунка протектора – 8,2–8,8 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – направленный рисунок

Цена в Москве – 6206 руб.
Соотношение цена/качество – 6,90

На сухом асфальте тормоза очень хороши, а вот время прохождения замкнутой трассы сложной конфигурации оставляет желать лучшего. Впрочем, здесь БМВ ведет себя в переднеприводном стиле – при переборе скорости наступает снос. Примечательно, что восстановление сцепления колес с дорогой происходит плавно, без сюрпризов. Все было бы хорошо, однако недостаточная поворачиваемость настолько выражена, что требует поворота руля на значительный угол.

В тормозном пути и времени прохождения трассы на мокром покрытии отстает от лидеров больше, чем на сухом. Время круга на уровне «Бриджстоуна». Впечатление, будто шины прилагают все силы, чтобы зацепиться за дорогу, но им чего-то не хватает. Скользит БМВ нейтрально, без заноса или сноса, но резко восстанавливается: немного не угадал с положением передних колес – машина словно «отстреливает» в сторону.

Хорошо противостоят аквапланированию – совсем немного уступили «Бриджу». Скорость начала продольного ниже всего на 0,6 км/ч. В поперечном – тоже неплохо, вторая позиция, причем уступает только «японцу», и то незначительно.

Комфорт без замечаний, особенно высока плавность хода.

(+) Очень цепкие тормоза на сухом покрытии, хорошее сопротивление продольному аквапланированию, высокая плавность хода.

(–) Замечания по управляемости, слабые боковые сцепные свойства на мокром.

4-е место
Nokian NRY
Производитель – **Финляндия**



908,9 балла

Масса шины – 10,4 кг
Глубина рисунка протектора – 7,8–8,3 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – направленный рисунок

Цена в Москве – 6960 руб.
Соотношение цена/качество – 7,66

На сухом асфальте результаты средние – и по торможению, и по времени прохождения трассы. Поведение автомобиля в критических режимах аналогично «Бриджстоуну», но на финских покрышках БМВ ведет себя четче. Тем не менее на скоростном повороте ровную дугу удержать не удается – автомобиль «рисует» на асфальте многоугольник: передок периодически срывается, затем хватает асфальт и ныряет внутрь… При этом возможен неожиданный срыв в занос, который, впрочем, легко парируется «встречным» поворотом руля.

Тормоза на мокром покрытии очень хороши, как и время прохождения мокрых трасс – результаты близки к тем, что показал лидирующий здесь «Мишлен». Поведение автомобиля в предельных режимах лучше, чем на сухом покрытии. Поворачиваемость в целом близка к нейтральной, хотя можно столкнуться с несколько размазанными скольжениями передней и задней осей. Восстановление сцепления плавное, без резкого дерганья автомобиля.

Аквапланирование на прямой наступает раньше, чем у всех остальных. А в поперечном «Нокиан» проиграли лишь «Мишлену».

Комфорт аналогичен «Мишлену» – шины тихие и мягкие.

(+) Очень высоки сцепные свойства на мокром покрытии, хорошая курсовая устойчивость и уровень комфорта.

(–) Скромное сопротивление продольному и поперечному аквапланированию, замечания по управляемости на сухом покрытии.

3-е место
Pirelli PZero Nero
Производитель – **Германия**



931,7 балла

Масса шины – 10,1 кг
Глубина рисунка протектора – 8–8,4 мм
Твердость по Шору – 72 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 7350 руб.
Соотношение цена/качество – 7,89

По тормозам на сухом асфальте «Пирелли» – чемпион, а по времени прохождения трассы немного уступает лучшему результату. В предельных режимах поведение ровное и предсказуемое. Хорошо чувствуется начало скольжений и четкое, но не резкое восстановление сцепных свойств, что сразу же ощущаешь по реакции на руле. Небольшое замечание: при определенном сочетании действий водителя на дуге возможен легкий занос. При перекладке руля (S-образный поворот) автомобиль резко, чуть ли не рывком меняет траекторию.

На мокром отмечено падение сцепных свойств. Из лидеров в «сухих» тормозах на «мокрых» «Пирелли» откатывается на четвертую позицию, проигрывая лучшей шине почти два метра. В прохождении трассы уступает лидеру более трех секунд, зато на мокром круге результат близок к лучшему. Управляемость на редкость приятна. БМВ послушно и предсказуемо ведет себя в скольжениях, которые, кстати, отменно чувствуются.

По продольному аквапланированию – посредственно, ровно на 5 км/ч отстает от лидера, хуже только «Нокиан». В поперечном тоже не блещет – второй от конца. По плавности хода есть замечания – шины весьма жесткие.

(+) Лучшие тормоза на сухом покрытии, отличная управляемость на мокром, очень хорошая курсовая устойчивость.

(–) Скромное сопротивление продольному аквапланированию, замечания по плавности хода.

2-е место ContiSportContact 3

Производитель – **Германия**



934,2 балла

Масса шины – 9,2 кг
Глубина рисунка протектора – 8,3 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 6508 руб.
Соотношение цена/качество – 6,97

Сухой асфальт: тормоза здесь хороши, но все же недостаточны, чтобы вывести шину в лидеры, – время прохождения замкнутой трассы самое худшее. Впрочем, «Конти» проиграл лидеру лишь одну секунду из семидесяти пяти.

Управляется БМВ без замечаний – хорошо ощущаешь пределы возможного и начало скольжений. При этом машина ровно, без заноса и сноса сползает наружу поворота. При сбросе газа «по-переднеприводному» докручивается в поворот, а при добавлении – распрямляет траекторию. Резковато ведет себя при перекладке руля.

На мокрой дороге тормоза отстают от лидирующего в этой номинации «Мишлена» более чем на метр. А по времени прохождения трассы проигрывают всего секунду из девяносто одной. Зато на мокром круге – лидер, отыгрывает у «Мишлена» четыре сотых секунды.

Поведение в экстремальных режимах плавное, переходы в скольжения вполне понятны. В скольжениях машина хорошо управляется рулем и газом. Поворачиваемость, как и на сухом асфальте, нейтральная, без заносов и сносов.

По аквапланированию и на прямой, и в повороте показатели средние.

Комфорт без замечаний, в качестве особенностей отмечено «озвучивание» дорожных стыков.

(+) Лучшие боковые сцепные свойства, очень хорошие тормоза и управляемость.

(–) Слабое сопротивление поперечному аквапланированию.

1-е место Michelin Pilot Sport PS 2

Производитель – **Бразилия**



964,1 балла

Масса шины – 10,0 кг
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,8 мм
Твердость по Шору – 72 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 6840 руб.
Соотношение цена/качество – 7,09

За сухую дорогу шины держатся очень хорошо – тормоза близки к лучшим, а время прохождения трассы самое лучшее. Автомобиль уверенно прописывает повороты на высокой скорости, не теряя дороги при «переборе». Занос не удается вызвать, даже если его провоцировать. Очень хорошо чувствуется начало скольжений, это позволяет уверенно двигаться на пределе.

На мокром покрытии «Мишлен» тоже несомненный лидер. И тормоза, и время трассы и круга – лучшие из всех! Управляемость под стать сцепным свойствам. Машина очень четко рулится, будто идет по сухой дороге. Удивительно, но даже на запредельной скорости БМВ удерживает заданную траекторию, попискивая шинами. Но как только на дороге появляется слой воды, «Мишлен» пасует.

Способности противостоять аквапланированию очень скромные. В продольном скорость почти на 5 км/ч ниже, чем у лидера, в поперечном тоже ощутимое отставание и... последнее место. Поэтому от гонок по лужам лучше воздержаться. Вместе с тем, благодаря очень хорошим результатам в других упражнениях «Мишлен» уверенно вышел на первое место в нашем тесте.

Уровень комфорта очень высок.

(+) Лучшие тормоза на мокром покрытии и очень достойные на сухом, отличная управляемость на любом покрытии.

(–) Раннее продольное и поперечное аквапланирование.

Время прохождения «мокрого» круга диаметром 55 м, с

	Секунды	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	12,39	49,9
Continental SportContact 3	12,35	50,0
Pirelli PZero Nero	12,48	49,5
Nokian NRY	12,47	49,5
Goodyear Eagle F1	13,21	46,8
Bridgestone Potenza RE 050A	13,19	46,8
Коэффициент значимости		5

таточно. Нужно проследить, как он ведет себя на разных скоростях, насколько отклоняется от заданной траектории, как быстро колеса теряют сцепление с дорогой и т.п. В общем, здесь много критериев и потому используют один всеобъемлющий (комплексный). По результатам теста строится график зависимости бокового ускорения (сцепных свойств) от скорости прохождения поворота. Полученные результаты каждый производитель шин использует по-своему, несколько отличаются и комплексные показатели.

Мы применили методику «Континенталя», который ориентируется на величину среднего бокового ускорения в диапазоне скоростей 65–95 км/ч. А вот «Мишлен», например, задает диапазон измерений по другим координатам – от 0,2 g при наборе скорости до 0,15 g при снижении сцепных свойств. И в качестве комплексного критерия берет не среднее значение ускорения на этом участке, а интеграл (площадь фигуры между полученной кривой и осью скорости, ограниченной двумя значениями ускорений)...

В силу особенностей полигона «Контидром» мы были вынуждены отказаться от наших традиционных «перестановок». Вместо них использовали сухую (2100 м) и мокрую (1835 м) трассы сложных конфигураций и мокрый круг диаметром 55 м. Впрочем, замена практически равноценна. □

Вместе с автором покрышки тестировали Андрей ОБРАЗУМОВ и Антон МИШИН.

РЕЗУЛЬТАТЫ ОЦЕНОК

	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт	
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		плавность хода	внутренний шум
Michelin Pilot Sport PS 2	10* 80	10 100	10 60	9 36	9 45
Continental SportContact 3	9 72	8 80	9 54	8 32	9 45
Pirelli PZero Nero	8 64	10 100	9 54	7 28	8 40
Nokian NRY	7 56	8 80	8 48	9 36	9 45
Goodyear Eagle F1	7 56	7 70	8 48	10 40	9 45
Bridgestone Potenza RE 050A	6 48	6 60	7 42	9 36	8 40
Коэффициент значимости	8	10	6	4	5

*Верхнее число – оценка, нижнее – баллы.

Тормозной путь, м

Сухой асфальт (100-5 км/ч)	Метры	Баллы	Мокрый асфальт (80-5 км/ч)	Метры	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	36,9	98,9	Michelin Pilot Sport PS 2	38,0	120,0
Continental SportContact 3	36,9	98,9	Continental SportContact 3	39,2	118,2
Pirelli PZero Nero	36,5	100,0	Pirelli PZero Nero	39,8	114,6
Nokian NRY	37,2	98,1	Nokian NRY	38,6	118,1
Goodyear Eagle F1	36,8	99,2	Goodyear Eagle F1	41,6	109,6
Bridgestone Potenza RE 050A	38,0	96,1	Bridgestone Potenza RE 050A	44,8	101,8
Коэффициент значимости		10			12

Поперечное аквапланирование - величина среднего бокового ускорения в диапазоне скоростей 65-95 км/ч, м/с^2

	м/с^2	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	3,01	99,0
Continental SportContact 3	3,30	108,5
Pirelli PZero Nero	3,37	110,8
Nokian NRY	3,22	105,8
Goodyear Eagle F1	3,42	112,4
Bridgestone Potenza RE 050A	3,65	120,0
Коэффициент значимости		12

Время прохождения специальной замкнутой трассы сложной конфигурации, с

Длина 2100 м, сухой асфальт	Секунды	Баллы	Длина 1835 м, мокрый асфальт	Секунды	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	75,2	80,0	Michelin Pilot Sport PS 2	90,8	100,0
Continental SportContact 3	76,2	79,0	Continental SportContact 3	91,9	98,7
Pirelli PZero Nero	75,8	79,4	Pirelli PZero Nero	94,1	96,5
Nokian NRY	76,0	79,1	Nokian NRY	91,4	99,3
Goodyear Eagle F1	76,1	79,0	Goodyear Eagle F1	96,2	94,4
Bridgestone Potenza RE 050A	75,5	79,7	Bridgestone Potenza RE 050A	99,2	91,5
Коэффициент значимости		8			10

Продольное аквапланирование - скорость, при которой происходит 15%-ное проскальзывание колес, км/ч

	км/ч	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	93,7	95,3
Continental SportContact 3	96,2	97,9
Pirelli PZero Nero	93,3	94,9
Nokian NRY	92,4	94,0
Goodyear Eagle F1	96,7	98,4
Bridgestone Potenza RE 050A	98,3	100,0
Коэффициент значимости		10

Редакция благодарит за техническую поддержку шинные компании CONTINENTAL, BRIDGESTONE, GOODYEAR, MICHELIN, NOKIAN и PIRELLI. Отдельное спасибо компании CONTINENTAL за предоставленный испытательный полигон CONTIDROM.



НЕЧТО!

Михаил Колодочкин,
Александр Шабанов

Экспертиза оценивает способности «единомышленников». Фильтры и свечи, подшипники и лампы… Но с чем сравнить то, что много лет производится и рекламируется, но при этом… не имеет аналогов? И вызывает поток писем примерно такого содержания…

В ЗР, 2006, № 1, с. 200 вы уже отвечали на вопрос об изделии АСК. Я как-то раз тоже наступил на эти грабли! Купил, поставил – ладно, ругательства оставлю при себе. А вы все равно рекламируете товар, заведомо бесполезный. Все-таки это некрасиво. С уважением, АЛЕКСАНДР Х.

Насчет рекламы полемизировать не будем – сколько можно? А вот про АСК давайте поговорим. Так уж сложилось, что максимум чудо-средств, обещающих «счастье и коммунизм» уже завтра (но после покупки!), крутятся в медицине и вокруг автомобиля. Что ж – приобретаем парочку Автомобильных Синтезаторов Катализатора (АСК) и готовимся к моторным испытаниям… Но сначала изучим Руководство по эксплуатации устройства.

«450 тыс. км без капремонта, увеличение фактического литража мотора с 1500 до 1700 кубиков, переход на «восьмидесятый» бензин, снижение СО, СН и дымности в 1,5–5 раз, экономия топлива до 14%…». Звучит заманчиво. Кстати, по совместительству буквы АСК – инициалы создателя изделия. Наверное, совпадение… А мы начнем с теории.

80, 92, 95….

Возможность использовать сравнительно дешевое топливо нам объясняют «спин-решеточным» преобразованием. Обещана даже степень повышения октанового числа – 2–5 единиц для «классики» и 2–3 – для «переднеприводных». Надо полагать, что устройство автоматически распознает поперечную или продольную установку двигателя – класс!

Как такое получается? По мнению создателей АСК, уже в двигателе фракционный состав топлива… меняется! Но за фракционный состав отвечает лишь та комбинация углеводородов (числом порядка 120–150), из которых топливо состоит. А зависит она от месторождения нефти и технологии получения топлива.

Ладно – предположим, что фракционный состав каким-то образом поменялся в сторону увеличения более легких фракций, что и вызвало, по мнению изобретателей, рост октанового числа. Но если бы они заглянули в обычный справочник по нефтехимии, то увидели бы, что легкие-то фракции имеют куда как меньшее октановое число! Будем спорить?

Кстати, о каком октановом числе идет речь? Ведь их довольно много: подробности – в «Нашей справке». Ладно, проехали… Но дальше – больше. Оказывается, тот же процесс увеличивает и октановое, и цИтановое (орфография сохранена) число комбинаций углеводородов, называемых в одном случае бензином, в другом – дизельным топливом. Кстати, цИтанового числа в природе не существует (не путать с цИтрусовыми!) – есть цЕтановое число. Но если речь идет именно о нем, то это еще забавнее: ведь октановое и цетановое числа – суть противоположности! Первое характеризует стабильность топлива и противодействует его самовоспламенению, второе – наоборот, определяет его способность к самовоспламенению, то есть, по сути, нестабильность! Что-то не то…

КОГДА «СНОСИТ ГОЛОВУ»

От октановых чисел – к обещанному росту мощности и экономичности. Любой двигателист знает: их максимум достигается на «жестком» процессе, когда резко растут давления в цилиндре. Все просто – топливо желательно сжечь тогда, когда поршень находится наверху и объем камеры сгорания минимален. Так вот, чтобы интенсификацией сгорания получить те цифры, которые обещает АСК, скорость сгорания должна возрасти на 30–50%. А это сразу увеличит максимальное давление в цилиндре на те же самые проценты. Головка блока цилиндров начнет «подпрыгивать» на блоке, а детонация будет такой, что глухой услышит. Не верите – крутаните угол опережения градусов на десять вперед…

«ПОЖАР» В ЦИЛИНДРЕ

Еще один талант АСК – «мгновенный запуск и прогрев мотора». Ну, мгновенный пуск – еще ладно, но что такое «мгновенный прогрев»? Вообще-то, скорость прогрева мотора определяется при одинаковых начальных температурах лишь тепловой инерцией железок, из которых он сделан, а также интенсивностью теплового потока. Так на что же влияет АСК – на тепловую инерцию (теплоемкость и массу деталей) или на величину теплового потока?



1 **В красненькой коробочке обнаружены две полихлорвиниловые трубочки, одна из которых пережата хитрой формы скобочкой из какого-то магнитного материала. Теперь понятно, почему работать на этой коробочке больше 10 минут категорически не рекомендуется… На это время топлива в карбюраторе и остатке бензопровода, наверное, хватит, а дальше двигатель начнет дергаться на голодной диете.**



2 **Зеленая коробочка – просто пустышка, в которой пластмассовые ребрышки обмотаны кусочком фольги. Зато никаких вредных последствий от ее использования вроде бы не предвидится. А если еще и спин-решеточный эффект как-то проявится, то будет просто здорово…**

НАША СПРАВКА

ОКТАНОВЫЕ ЧИСЛА – КАКИМИ ОНИ БЫВАЮТ?

Октановое число (ОЧ) – важнейшая характеристика бензинов по детонационной стойкости, то есть способности противостоять самовоспламенению под действием волны давления, образующейся в камере сгорания при горении топлива.

Величина октанового числа определяется сопоставлением интенсивности детонации исследуемого топлива в сравнении с эталонным, имеющим фиксированное октановое число. Такое топливо получается путем смешения двух эталонных углеводородов с известным ОЧ – n-гептана (ОЧ=0,0) и изооктана (ОЧ=100,0).

Сравнение интенсивности детонации при определении ОЧ проводят на специальной одноцилиндровой установке с переменной степенью сжатия (УИТ-65 или УИТ-85). Различаются ОЧ, определенные по исследовательскому (ОЧИ) и моторному (ОЧМ) методам. Вся разница – в режимах работы установки УИТ. Для определения ОЧИ обороты коленчатого вала – 600 об/мин, для ОЧМ – 900 об/мин. Кроме того, при определении ОЧМ используют подогрев смеси перед двигателем. Считается, что ОЧИ характеризует свойства топлива при городском цикле, а ОЧМ – на шоссейном цикле эксплуатации, хотя такое утверждение весьма условно.

Еще есть дорожное октановое число (ДОЧ), определяемое на реальном двигателе путем сопоставления пределов детонации на эксплуатационных режимах при работе на исследуемом и эталонных бензинах. По ГОСТ Р 51105-97 те цифры, которые мы видим на АЗС, должны соответствовать величине ОЧИ бензина.

Скорее, на второе, но тогда не расплавится ли все внутри уже после прогрева?

«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»

И уж совсем интересное – заявленное двукратное увеличение ресурса. Объясняется просто – моторное масло «поляризуется» и начинает липнуть к стенкам. Но уж если мы полностью газифицируем топливо, то, следовательно, исключаем его оседание на стенках. Но при этом наводим на масло через топливо какие-то поля. Кстати, при контакте бензина с маслом последнее растворяется и смывается со стенок цилиндра… Или нет?

СУХА ТЕОРИЯ, МОЙ ДРУГ…

…А древо жизни пышно зеленеет. Это, кажется, из Гете. Теория теорией, но если АСК действительно способен практически подтвердить хоть один заявленный параметр, то все наши умствования тут же растают.

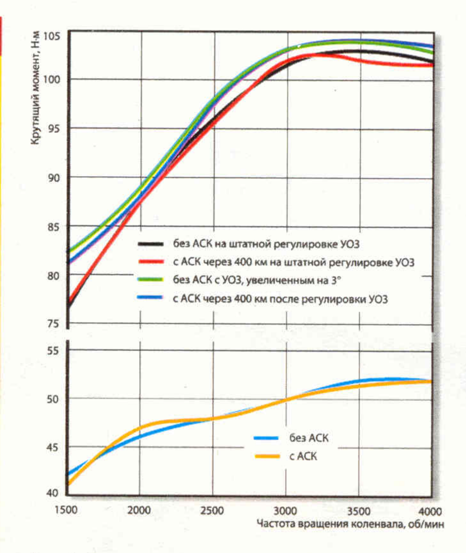


Рис.1. Верхняя серия характеристик отражает поведение мотора на бензине А-92, нижняя – на А-80. Что с АСК, что без него – практически одинаково. А залезть на низкооктановом топливе «повыше» не захотелось – жалко двигатель. Советуем двигаться потихоньку – и в правом ряду…

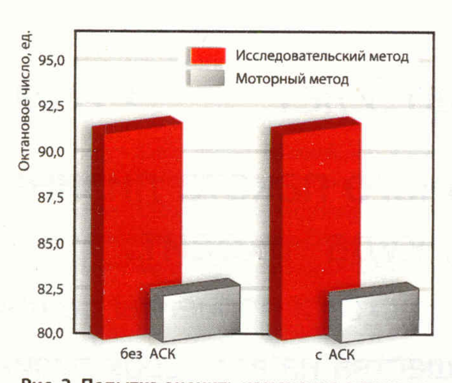


Рис. 2. Попытка оценить изменение октанового числа бензина А-92, познакомившегося с АСК, оказалась «никакой»: установка УИТ-65 разницы не заметила. Впрочем, мотор и без того придерживался аналогичного мнения. Его не обманешь: он поршнями чувствует…

Читать Гете согласно предписанным инструкциям мы попробовали на стенде с двигателем ВАЗ-2108.

Для начала сняли базовые характеристики на бензине А-92 – и при штатной регулировке системы зажигания, и при рекомендованном увеличенном угле опережения. Получили то, что и должны были получить – более раннее зажигание увеличило мощность, снизило расход топлива и пробудило детонацию. Потом залили бензин А-80, поработали на нем и снова убедились в очевидном: ездить, конечно, можно, но «низенько, низенько»… Само собой, с ростом нагрузки двигатель начинает возмущенно «стучать пальцами», как говорят некоторые невоспитанные автомобилисты.

А дальше – все как «доктор» прописал. Замочили бензином красный картридж на 5 часов, залив его топливом по «самое некуда» – все по инструкции! Затем поставили на двигатель, дали ему поработать с ним ровно 9 минут (ибо в писании сказано – от 5 до 10!), затем сменили на зеленый и поехали… Сто километров, двести, триста (в часовом эквиваленте, конечно). Через четыреста километров повторили замеры сначала на базовой регулировке, потом сдвинув вперед угол опережения. Эффект – в пределах погрешности замера. Ладно, покатаемся еще… Проехали аж 2000 км – эффект нулевой, то есть в пределах погрешности!

Попробовали залить А-80 – может, чудо состоится? Нет, не хочет – «стуки те же, вид сбоку»… Никуда дорожное октановое число не стронулось: как было, так и осталось.

Между делом, пока «катались», нацедили из бензопровода баночку желтой жидкости – извините, для анализа… Померили всеми способами октановое число – увы. Подробности – на рис.1 и 2.

Еще комментарии нужны? Проверять удвоение ресурса мы не стали – пусть кто-то другой дальше пытается найти «черную кошку в темной комнате». Нам хватило и этого…

А ЧТО ТАМ ВНУТРИ?

Не удовлетворить детское любопытство – а что же там внутри, в красненькой и зелененькой коробочках? – было невозможно… Распилили – рассказываем и показываем! Подробности – на фото 1 и 2.

ИТОГ…

А итог прост… Он даже неплох! Ведь от установки АСК – по крайней мере, зеленого картриджа – двигателю вроде бы хуже не стало.

Второй плюс – в соблюдении основных тенденций активного «втюхивания», перенятых из западных приемов маркетинга. Побольше непонятных слов, красивых обещаний, занимательных картинок. А для подстраховки имеется сложная инструкция типа «не лить присадок», «не менять топливо» и т.п. Третий плюс – за ваши деньги вам еще раз напоминают об общих правилах обслуживания двигателя: вовремя меняйте масло, свечи, провода – и будет все хорошо.

Мы не собираемся навязывать своих выводов читателям. Можно приобрести АСК, понаблюдать за поведением свободных радикалов в жизни, а затем поделиться своими ощущениями. А можно довериться результатам наших хоть и педантичных, но добросовестно проведенных испытаний... □

АВТОЛЮЛЬКА НА ВЫРОСТ

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков



Знаете, чему равна перегрузка при аварии на скорости лишь 50 км/ч? Больше тридцати «же» – пассажира приложит о ремни с силой 2,5 т! А годовалого малыша будет вырывать из рук матери с усилием около 400 кг – удержать его просто невозможно. Но штатные автомобильные ремни для маленьких пассажиров велики и потому опасны. Именно поэтому в большинстве стран обязательны специальные удерживающие устройства, которые в обиходе называют детские кресла. После их введения, например, в Германии детская смертность в авариях снизилась в 3,5 раза.

Теперь и Россия присоединилась к цивилизованному миру. С 1 января 2007 года обновленные Правила обретут силу закона и применение детских кресел станет обязательным. Не будем откладывать и позаботимся о собственных детях уже сейчас.

ОТ МЛАДЕНЦА ДО ЮНИОРА

В зависимости от возраста и веса ребенка кресла делят на четыре класса. В группы «0» и «0+» входят люльки, где младенец полулежит лицом против движения машины. По исследованиям ADAC, такое положение в пять раз безопаснее, чем по ходу: перегрузка в направлении «грудь-спина» переносится гораздо легче, вес распределяется по всей площади спинки. Кроме того, у младенца голова достигает 25% массы тела, тогда как у взрослого около 6% – представьте себя в 20-килограммовом шлеме, да еще при 30-кратной перегрузке!

Люльки можно устанавливать как на заднем сиденье, так и на переднем, но только если автомобиль не оборудован фронтальной подушкой безопасности! Или она отключается – иначе, сработав, подушка может покалечить малыша. Задействовать потенциально опасное переднее кресло разрешено лишь по одной причине – здесь за младенцем легче присматривать маме-водителю. Или папе.

Ранее против хода иногда устанавливали и кресла группы «1», но все современные модели старших групп ориентированы лицом по ходу автомобиля, иначе подросшие дети просто не хотят в них сидеть. Такие кресла устанавливают только на задних сиденьях и обычно крепят штатными

Casuaplay Prima Easy (Испания)



Группа «0» (0–10 кг)

Цена – 6993 руб. Диапазон цен в группе 4900–7000 руб. Крепится автомобильным ремнем, спинка люльки регулируется по углу наклона. В комплект входят вкладыш для самых маленьких, складной тент, отстегивающийся полог. Благодаря ручке кресло удобно для переноски ребенка вне автомобиля, кроме того, его можно крепить на специальную коляску.

Maxi-Cosi CabrioFix на платформе EasyBase (Нидерланды)



Группа «0+» (0–13 кг)

Цена: люлька – 6300 руб., платформа – 4860 руб. Диапазон цен в группе 3111–17 220 руб. Крепится ремнями автомобиля. Люльку можно использовать самостоятельно, в этом случае она крепится ремнем автомобиля или на защелках с платформой, которая снабжена откидной телескопической опорой. Есть вкладыш для младенцев, отсек для мелких вещей, ручка для переноски.

Recaro Young Profi plus на платформе Izofix (Германия)



Группа «0+» (0-13 кг)

Цена: люлька – 7600 руб., платформа – 3800 руб. Люльку можно использовать отдельно или на защелках с платформой Isofix. Длина спинки регулируется, есть вкладыш для младенцев, козырек, ручка для переноски. Оставив дома платформу, это и предыдущее кресло удобно использовать не только в автомобильном путешествии, но и как переносную колыбельку.

трехточечными ремнями автомобиля. Недостаток такого решения – при аварии кресло достаточно сильно, до натяжения ремня, сдвигается вперед, совершая сложное вращательное и поперечное движение.

В отличие от встроенных трехточечных ремней группы «0», в группах «1» и «2» используют пятиточечные; во всех случаях есть быстродействующий центральный замок, система подтягивания, предусмотрено несколько положений

Brevi Grand Prix (Италия)



Универсальное сиденье группы «0-1» (0–18 кг)

Цена – 4047 руб. Для группы «0» ставят против движения в наклонном положении, для группы «1» – по ходу. Крепят с помощью зажимов автомобильным ремнем за несъемное трубчатое основание. Есть регулировка по углу наклона и по высоте спинки-подголовника. Для самых маленьких пассажиров используют вкладыш (на фото).

Concord Ultimax X-Line (Германия)



Универсальное, группы «0-1» (0–18 кг)

Цена – 9300 руб. Для группы «0» ставят против хода полулежа (на фото, треугольный сегмент внизу развернут вперед), для группы «1» – по ходу. Фиксируют с помощью стопоров автомобильным ремнем за основание, от которого кресло можно отсоединить на стоянке и убрать в багажник. Имеются регулировки по углу наклона, по высоте спинки-подголовника.

Casuaplay Beat-R (Испания)



Универсальное, группы «0-1-2» (0–25 кг)

Цена – 6860 руб. Для группы «0» используют вкладыш, кресло ставят полулежа, против хода. Для группы «1» – по ходу, но в обоих случаях ребенка пристегивают встроенным пятиточечным ремнем, а кресло фиксируют автомобильным трехточечным. Для группы «2» встроенные ремни снимают, а ребенка пристегивают вместе с креслом автомобильным ремнем.

HTS BeSafe iZi Comfort (Норвегия)



Группа «1» (9–18 кг)

■ Цена – 7430 руб., диапазон цен в группе 3350–17 000 руб. Устанавливают по ходу, фиксируют с помощью стопоров автомобильным ремнем, внизу виден эксцентрик для натягивания нижней ветви. Кресло имеет удобную регулировку по углу наклона.

Maxi-Cosi PrioriFix (Италия)



Группа «1» (9–18 кг)

■ Цена – 14 060 руб. Неотъемное основание имеет крепление Isofix и переднюю регулируемую опору. В случае отсутствия на автомобиле скоб Isofix кресло закрепляют штатным автомобильным ремнем. Предусмотрена регулировка по углу наклона.

Кресло компании «Светотехника» ОО «БелТИЗ» (Белоруссия)



В наклейке указаны группы «1-2» (9–25 кг)

■ В инструкции – только группа «1» (9–18 кг).
■ Цена – 2400 руб. Самое дешевое и непритязательное кресло, регулировок нет. Фиксируется автомобильным ремнем, но стопоры для него отсутствуют. Может устанавливаться как по ходу, так и против движения автомобиля.

плечевых ветвей по высоте. В группе «3», а иногда «2» и даже «1» ребенка вместе с креслом пристегивают автомобильным трехточечным ремнем – это решение проще, обеспечивает лучшую продольную фиксацию, но меньшую площадь опоры и пригодно для уже окрепших детей.

Наиболее надежна система «Изофикс» (Isofix), позволяющая жестко крепить детское кресло к кузову автомобиля.

БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

Эти понятия находятся в определенном противоречии – сравните узкую жесткую «лодочку» гоночного автомобиля и мягкий диван лимузина. Недооценивать удобство не стоит – ведь если ребе-

Casuaplay Beat-S Fix (Испания)



Группы «1-2» (9–25 кг)

■ Цена – 10 370 руб. Для группы «1» крепят с помощью системы Isofix или автомобильным ремнем за раму, ребенка пристегивают встроенным пятиточечным. Для группы «2» встроенные ремни снимают, ребенка и кресло пристегивают штатным автомобильным ремнем. Есть регулировка по углу наклона, по высоте подголовника и продольная относительно системы Isofix.

Concord Trimax X-Line (Германия)



Группы «1-2-3» (9–36 кг)

■ Цена – 7020 руб. Кресло снабжено вентиляционными окнами в спинке, угол наклона спинки варьируется. Изначально ориентировано как кресло группы «1» (9–18 кг). В случае замены спинки на более открытую от модели Concord Lift Evo (представлено на следующей странице) или использования только подушки-бустера подходит для групп «2» и «3».

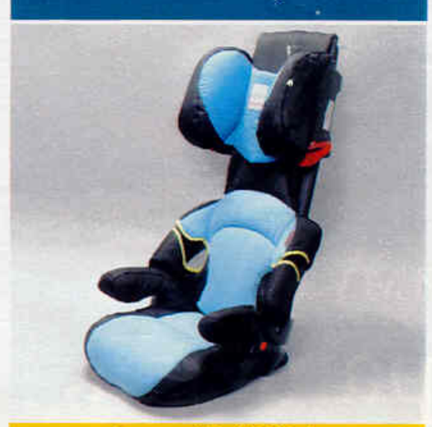
Recaro Start (Германия)



Группы «1-2-3» (9–36 кг)

■ Цена – 14 060 руб. Устанавливается только по ходу, имеет множество регулировок – по углу наклона, длине подушки, высоте спинки, ширине плечевых упоров. Основная особенность – во всех случаях ребенок пристегивается только автомобильным ремнем, фиксируемым стопорами. Кресло оборудовано встроенными в подголовник динамиками.

Concord Lift Evo X-Line (Германия)



Группы «2-3» (15–36 кг)

■ Цена – 6027 руб. Устанавливают только по ходу, есть регулировки по углу наклона спинки, по высоте и ширине подголовника, ручка для переноски. Для группы «3» спинку отсоединяют и используют только подушку-бустер. Во всех случаях ребенок пристегивается автомобильным трехточечным ремнем.

Booster Agatha Ruis de la Prada (Испания)



Группы «2-3» (15–36 кг)

■ Цена – 1961 руб. Простейшее и очень легкое сиденье – формованный пенопластовый блок в мягком чехле. Ребенок пристегивается автомобильным ремнем, нижнюю ветвь которого укладывают в боковые прорези подушки. Верхняя ветвь благодаря подушке располагается как у взрослого пассажира.

нок не захочет сидеть в неважном кресле или вам надоест заумный замок, то самая безопасная модель поедет бесполезным грузом в багажнике…

Один из вариантов сиденья группы «3», а иногда и «2» – бустер, то есть пенопластовая подушка в чехле, которая лишь позволяет усадить ребенка повы-

КАК ВЫБИРАТЬ?

1. Выбирая кресло, прислушайтесь к мнению ребенка – оно должно ему нравиться и быть удобным.
2. Проверьте удобство и легкость регулировок кресла, а также четкость срабатывания замка и системы подтягивания ремней.
3. Установите кресло в машину и сильно подергайте вперед и в стороны – при срабатывании инерционного замка на автомобильном ремне кресло не должно смещаться вперед больше чем на 10–15 см или заметно наклоняться набок.
4. Дополнительная передняя опора в большей степени нужна при фиксации кресла автомобильным трехточечным ремнем.

Группы детских удерживающих устройств:

«0» – 0–10 кг (от рождения примерно до 9 месяцев);
«0+» – 0–13 кг (от рождения до 18 месяцев);
«1» – 9–18 кг (от 8 месяцев до 4 лет);
«2» – 15–25 кг (от 3 до 7 лет);
«3» – 22–36 кг (от 5 до 12 лет).



Установленные на детском кресле замки системы Isofix фиксируются на стальных скобах в щели между подушкой и спинкой заднего сиденья автомобиля. Чтобы не повредить обивку при частом использовании кресла, на скобы надевают специальные защитные колпачки.

ше, чтобы правильно расположить штатный ремень (на плече, а не шее). К слову, в Правилах нет точного определения «специального детского удерживающего устройства», зато туманно упоминается об «иных средствах», так что в крайнем случае подросшее чадо можно усадить на плотную подушку, сложенное одеяло в чехле или что-либо подобное.

Кроме специализированных кресел, широко распространены универсальные, объединяющие две и даже три группы. Обычно их можно регулировать, отсоединять спинку, а иногда это настоящие трансформеры, растущие вместе с ребенком. Такое кресло дешевле нескольких специализированных, но излишней универсальностью увлекаться не стоит – самым маленьким и самым большим в нем не всегда удобно. Тенденция последнего времени – использовать платформу или съемное основание, которое почти постоянно находится в машине. Кресло или люльку устанавливают на них с помощью быстродействующих замков без лишней возни с ремнями.

ДОПОЛНЕНИЕ К «ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», ПУНКТ 22.9

«Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием специальных детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих устройств».

Сегодня выбор детских кресел и аксессуаров к ним очень велик. Только в Европе выпуском заняты полтора десятка компаний, и большинство представлено в России. Национальных норм безопасности для этих изделий у нас пока нет, но на всех «европейцах» есть значок сертификации по правилам ЕЭК ООН R44.

Разброс цен на детские кресла значителен – от 1,5 тыс. руб. за простенький бустер до 30 тыс. руб. за навороченную модель из натуральной кожи. Наиболее же востребованы модели в диапазоне 4–6 тыс. руб. – вполне можно подобрать кресло любой группы. Что мы настоятельно советуем сделать – ведь смолоду нужно беречь не только честь, но и жизнь. □

Редакция благодарит интернет-магазин Avtokreslo.ru, представительства компаний BREVI, MAXI-COSI И RECARO за помощь в подготовке материала.



СРЕДСТВО МАКРОПУЛОСА

Сергей Мишин

Семьдесят два процента европейских автомобилистов главным в оценке эксплуатационных характеристик шин считают недостаточную ходимость. Именно с учетом этого «Мишлен» решил создать «долгоиграющую» шину.

Статистика ДТП подсказывает: большинство аварий в странах Европы происходит в дождливую погоду, и не случайно, что при разработке новинки особое внимание уделили высоким сцепным свойствам на мокром покрытии, причем на протяжении всего срока службы шины. Проще говоря, увеличение износостойкости должно подкрепляться стабильностью тех качеств, от которых зависит безопасность, – иначе увеличивать срок жизни покрышки бессмысленно.

Шиной, полностью отвечающей этим требованиям, по мнению разработчиков, стала Michelin Primacy HP сегмента «премиум». Она предназначена для престижных седанов и обеспечивает ресурс как минимум на 25% больший, чем аналоги конкурентов. При этом высокие сцепные свойства шины сохраняются в течение всего срока службы. Например, после пробега 10 тыс. км Primacy HP на мокром асфальте тормозит на 1,2 метра раньше, чем в среднем конкуренты. При том, что сопротивление качению – самое низкое!

Удачное сочетание столь противоречивых качеств стало возможным благодаря методу разработки шины, именуемому СПК (структура–протектор–компоненты).

В протекторе использованы оригинальные компоненты ElastoSPORT и Full Silica, хорошо рассеивающие энергию торможения. Структуру шины отличает баланс «гибкость–жесткость», позволяющий резине, с одной стороны, легко изменять форму для наилучшего контакта с дорогой, а с другой – благодаря высокой жесткости обеспечить максимальную эффективность работы в пятне контакта.

Новые покрышки выпускают как в обычном варианте, так и в популярной ныне модификации, не боящейся проколов. Последние, с приставкой ZP (Zero Pressure – нулевое давление), за счет жестких боковин позволяют автомобилю с проколотой шиной двигаться со скоростью до 80 км/ч на протяжении 80 км. Считается, этого хватит, чтобы дотянуть до ближайшей шиномонтажной мастерской.

Самая маленькая размерность новых шин – 205/55R16, самая большая – 245/45R18. Индексы скорости – от V (240 км/ч) до Y (300 км/ч). Шины, не боящиеся проколов, выпускают лишь в двух размерностях – 205/55R16 и 225/45R17.

Тест-драйв новых шин провели на известном итальянском треке Валилунга близ Рима. Погода, как по заказу, была дождливой, потому и дорожная часть теста, и трековая проходили на мокром покрытии. Широкая трасса автодрома позволяла разгоняться, тормозить и прописывать кривые любой крутизны, а переднеприводные «ауди» и заднеприводные БМВ – сравнить новые шины с предыдущей моделью.

Сцепные свойства новых заметно выше – машина на них начинает скользить на более высокой скорости, начало скольжений четкое и понятное. И если на старых шинах первым «сползал» передок, заставляя снижать скорость, то на новых – задняя ось, предупреждая, что лимит скорости уже выбран.

На БМВ расклад практически тот же – старые шины начинают поскальзываться раньше, а скольжения тянутся неприятно долго. Primacy HP позволяют и на этой машине ехать быстрее и надежнее – легкий занос служит сигналом, что добавлять больше не следует. Но передок цепко держится за дорогу, а значит, оставляет автомобиль во власти водителя. □



Структуру новой шины отличает баланс «гибкость-жесткость».



БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ

Алексей Воробьев-Обухов

Май – месяц генеральной весенней уборки. Автомобилисты тщательно моют, натирают и пылесосят уютные салоны своих персональных карет. Словом, настал черед представить автомобильные пылесосы, от которых буквально ломятся полки магазинов. В набеге на центральные «точки» Москвы мы ограничились лишь теми, что питаются от бортовой сети через гнездо прикуривателя – только такие могут с полным правом называться автомобильными.

Как выяснилось, ныне позволить себе механизированную сухую уборку салона может практически каждый – цены на автопылесосы начинаются от 330 рублей! Но что могут высосать такие аппараты в отличие от представителей «элиты», за которые нужно отдать впятеро больше?

И вот перед нами пятерка участников майской чистки салона, не считая еще одного заслуженного борца с пылью – первого отечественного автомобильного пылесоса «Малыш»... 1972 (!) года выпуска. Он вне конкурса прошел все испытания наравне с остальными. Оказалось, что прогресс в данной отдельно взятой области техники вовсе не столь разителен, как, скажем, в электронике. Единственный параметр старичка, который выбился из ряда вон, – цена в 30 рублей. В далеком 1972 году столько стоили 10 бутылок водки, а начинающий инженер получал 90 «рэ».

«ОБЪЕКТИВНАЯ» ПЫЛЬ

Эксперты специализированной лаборатории измеряют пылеочистительную способность по количеству собранного пылесосом с пола мелкого кварцевого песка. Сначала на точных электронных весах взвешивают новенький пылесос и определенное количество песка. Затем последний рассыпают по полу и приступают к уборке. Контрольное взвешивание пылесоса позволяет определить, какую долю песка (от 0 до 100%) он вобрал в свое чрево.

Интересно также посмотреть, какой ценой – в буквальном и переносном смысле – даются эти проценты. Кто-то из участников охотно высасывал не только пыль, но и амперы из аккумуляторной батареи. Другой, напротив, проявлял умеренный аппетит. Наконец, за процессом следил чувствительный микрофон, подключенный к шумомеру. Вы же не хотите, чтобы обозленные соседи с верхнего этажа прервали ваше увлекательное занятие брошенной бутылкой?

НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО?

Мы привыкли, что настоящий немецкий автомобиль – это дорого. А вот немецкий пылесос

ХАРАКТЕРСТИКИ ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ПЫЛЕСОСОВ

Модель (по алфавиту)	Пылеочистительная способность, %	Потребляемый ток, А	Уровень шума, дБ	Масса, кг	Длина шнура, м
Black & Decker Dustbuster ACV1205	100,0	5,5	78	1,0	5,0
Coido #6037	99,0	4,0	92	0,6	4,3
GG & KAE Enterprises PH2001	96,8	3,5	74	0,8	3,5
Hoover Handy^2 S4000DB6	99,3	2,8	75	0,65	2,8
Normax McQueen	94,2	3,5	78	0,5	2,9
«Малыш»	94,5	5,5	79	1,4	4,5

Black & Decker Dustbuster ACV1205, Великобритания



Самый эффективный

Ориентировочная цена – 1500 руб.

В активе этого изделия – удобная «дорожная» сумка, разные насадки, стопроцентная эффективность, пятиметровый (но весьма «грубый») шнур и внушающая уважение система фильтров. Кроме того, более крупные частицы оседают внутри благодаря центробежному эффекту в «мини-циклоне», что наглядно иллюстрирует схема на коробке. Две насадки прячутся непосредственно в корпусе пылесоса. Щелевая пролезет в самые дальние уголки, но работать с ней нужно двумя руками: в левой – пылесос, в правой – насадка.

Наше мнение: покупкой довольны.

Coido #6037, Тайвань



Самый шумный

Ориентировочная цена – 430 руб.

Оставляет в машине всего один процент пыли, но завывает на весь двор (перебор 12 дБ!). При этом легок на подъем и доступен по цене. Без насадки высасывает пыль неплохо, а вот с ней – явно неэффективен. Не утомляет руку, не теряет насадку, имеет подробную (даже слишком) инструкцию на английском и русском языках. Фильтр довольно примитивен, вероятно, в угоду низкому сопротивлению воздушному потоку, что наводит на мысль о «грязном выхлопе» изделия. Впрочем, этот параметр мы не проверяли.

Наше мнение: за такую цену – понравилось!

GG & KAE Enterprises PH2001, Китай



Самый тихий

Ориентировочная цена – 870 руб.

Единственный, способный собирать не только пыль, но и воду с ковриков. Имеет витой шнур, который, однако, растягивается настолько туго, что при попытке убраться в багажнике хэтчбека вырывает штекер из гнезда прикуривателя. Хорошая тренировка для большого пальца – выключатель выполнен без фиксации. Щелевой насадки в комплекте нет, зато жесткая щетка буквально выдирает шерсть и волос из тканевой обивки сидений. Хотя три процента пыли должны, по результатам теста, остаться в машине.

Наше мнение: покупкой довольны.

оказался… самым дешевым. Может быть, он изготовлен совсем даже и не в Европе? Поиски заявленной фирмы Normax GmbH быстро завели в тупик: такая в Германии есть, но пылесосами не занимается. Тогда мы прибегли к интернет-поиску. Ответ на ключевые слова McQueen vacuum cleaner пришел быстрый и странный, причем он имел отношение к пылесосам лишь в контексте эстрадного хита одноименной вокальной группы…

Но что куплено, то куплено, и мы не только провели объективные замеры в лаборатории, но и почистили салон автомобиля всеми приобретенными образцами. Степень достигнутой удовлетворенности отражена в подписях к фото.

Подводя итоги нашей генеральной уборки, можно с оптимизмом констатировать: все пылесосы в большей или меньшей степени справились с поставленной задачей. В салоне стало заметно чище. Криминал обнаружился лишь в тайваньском изделии – полный провал по шумности. Если расставить пылесосы в порядке возрастания цены, это совпадет с их расстановкой по эффективности. (За исключением упомянутого выше «крикуна».)

Наконец, снимем шляпу перед «оборонкой» бывшего СССР: умели же делать вещи три десятилетия тому назад! □

«Малыш», СССР, Омск



Самый тяжелый

Цена в 1972 г. – 30 руб.

Единственный в нашем тесте, у которого пылесборник расположен после вентилятора, так что весь мусор проходит сквозь крыльчатку, весело звеня. При работе до того вяло висевший мешок «встает колом» и впечатляюще раздувается. Рассчитан на века и самообслуживание: в комплекте были запасные щетки для мотора. Ничем не блещет, но вполне сравним с современными пылесосами, даже по шумности уложился в нормативные 80 дБ. Верно говорят: советская «оборонка» когда-то обгоняла свое время!

Hoover Handy2 S4000 DB6, Китай



Самый экономичный

Ориентировочная цена – 1300 руб.

Единственную щелевую насадку этого пылесоса невозможно потерять – она шарнирно закреплена на корпусе, что, впрочем, не делает ее эффективней. Убирает почти всю пыль, при этом практически не разряжает батарею. Более того, даже глухой водитель (если такое может быть) не забудет его выключить благодаря красному светодиодному индикатору. Весьма легок, но недешев. За такую цену можно было бы предусмотреть хотя бы пару дополнительных насадок и чехол.

Наше мнение:
покупкой довольны, хотя и дороговато.

Normax McQueen, Германия



Самый легкий

Ориентировочная цена – 330 руб.

Махать им в салоне – одно удовольствие, настолько пылесос легок. Смысла в этом, правда, почти нет. Зато красивая жужжащая игрушка легко помещается даже в «бардачке» «Дэу-Матиза»! Насадка короткая и не слишком узкая. К тому же при малейшем нажиме она выскакивает из пылесоса. Вместо инструкции – комикс без слов на коробке. Слова тоже есть: «питание 12 Вт», «используйте защитные очки и перчатки во время работы»! Неплохая идея для подарка в качестве сувенира.

Наше мнение:
покупкой недовольны.



ЭКОЛОГИЯ НА СОЛЯРИСЕ

Отдел спецпроектов

Что сделать, чтобы владельцы автомобилей с дизельными двигателями перестали, наконец, ругать отечественное дизтопливо за его низкое качество? Способов два: первый – поднять это самое качество, второй – отправить всех недовольных куда-нибудь на Солярис. Там обязанности повышения качества будут автоматически переложены на «мыслящий океан», который и исполнит мечты страждущих... Но, к сожалению, Солярис – лишь вымысел, а космос – непонятный и неприветливый: нет ему дела до мирских проблем.

СТРАНА-ТО БОЛЬШАЯ...

Но вернемся на землю! Не все иностранные автопроизводители охотно везут в Россию машинки с дизелями. С чего бы? Все дело – в нашем дизтопливе, по привычке называемом соляркой. Не хотят представительства «попадать» под гарантию...

По слухам, когда лет шесть назад в некую французскую лабораторию, занимающуюся производством автохимии для дизельных двигателей, привезли образец российской солярки, там долго не верили, что эта желтенькая сомнительная жидкость – топливо, на котором можно ездить.

В чем проблемы? Например, в несоответствии наших ГОСТов западным, да и вообще любым представлениям о величине цетанового числа (ЦЧ) – важнейшего параметра ДТ. Низкий показатель ЦЧ ведет к снижению пусковых свойств, повышению жесткости работы и токсичности отработавших газов двигателя, а при определенных условиях – к снижению эффективности сгорания, стало быть, увеличению расхода топлива. У нас до сих пор действует ГОСТ 305-82 образца аж 1982 года, по которому цетановое число для ВСЕХ видов дизтоплива – и летнего, и зимнего, и даже арктического – может составлять 45 единиц, тогда как на Запад с солярой, у которой ЦЧ ниже 51, не суйся! А для дизеля разница между 45 или 51 – пропасть. Ну ладно, это отдельный разговор...

Основные проблемы нашего ДТ – это вода и сера. Сера в дизельном топливе присутствует всегда – нефти у нас уж больно сернистые. Но плохо это или хорошо – еще вопрос.

При сгорании сернистых топлив в отработавших газах появляются сернистые со-

ПЕРЕД ПОЛЕТОМ...

Экипаж из трех землян закупал пробы дизельного топлива на крупных сетевых бензоколонках Москвы и Московской области. Пробы собирали в чистую новую канистру, предназначенную для хранения горюче-смазочных материалов, и передали во ВНИИНП.

единения, которые, соединяясь с водой, дают кислоты, известные еще из школьного курса химии. Помните, как шипели и пенились капельки кислоты на медных пластинках?

Для двигателя сера и полезна, и вредна. С одной стороны, она резко снижает износы, поскольку ее соединения выполняют роль этакой твердой смазки, спасающей детали при пусках или критических нагрузках. Уменьшение ее концентрации в ДТ без соответствующей компенсации резко увеличивает скорость износа цилиндров и поршней, а уж о плунжерных парах топливных насосов и вообще говорить не приходится. Кстати, именно сера и еще вода в топливе – основные причины отказов «ремонта по гарантии» на многочисленных фирменных сервисных станциях. С другой стороны, переизбыток серы в топливе значительно ускоряет термохимическую коррозию рабочих поверхностей цилиндров и темп старения моторного масла. За «правильным ответом» на вопрос о составе топлива следует обращаться к европейским нормам: там оговаривают и цетановое число, и содержание серы, а также низкотемпературные свойства и т.п. Но главное – это сера и ЦЧ.

По нормам Евро IV, концентрация серы не должна превышать 0,005%, но у нас пока допускается от 0,2 даже до 0,5%. Как же тогда их дизельные «траки» отхаживают миллион на топливе с таким низким содержанием серы? И почему наши и на сере до трехсот тысяч не дотягивают? Отчасти потому, что противоизносное действие серы в импортной соляре замещается специальными противоизносными присадками. А они дороги…

Некоторые российские нефтезаводы экспортируют качественное дизтопливо в Европу, но вводить его в одночасье по всей стране экономически невыгодно. Вся отечественная грузовая техника прекрасно работает на том, что есть, и платить за новое топливо даже на 20% больше водитель старенького КамАЗа не хочет. Тем более не хочет директор автобазы, у которого таких машин – десятки. Будем считать, что это – вопрос времени: здравый смысл и прогресс в нашей стране когда-нибудь все-таки пересекутся… как параллельные прямые, которые пересек в «своей геометрии» Лобачевский.

ХОРОШАЯ НОВОСТЬ

Ухудшающаяся экология, как следствие чрезвычайно высокой транспортной загруженности столицы, подвигла местные власти специальным постановлением ограничить с 1 января этого года содержание серы и нормировать смазывающую способность дизтоплива, продаваемого в Москве. Установленная планка примерно соответствует нормам Евро III: сера – не более 350 мг/кг, смазывающая способность по скорректированному диаметру пятна износа – не более 460 мкм.

Кстати, а что такое пятно износа и с чем его едят? Это метод оценки противоизносных свойств солярки на установке, где твердый шарик под заданной нагрузкой перемещается взад-вперед по специальной пластине. Все это происходит в испытуемой солярке. А пятно износа – это размер пятнышка, который натрется за фиксированное время на шарике. Скорректированный же диаметр пятна – это результат пересчета полученного диаметра по специальной таблице или шкале. Не очень похоже на реальный узел двигателя, но ничего не поделаешь – другого не придумано.

ЗАЧАСТУЮ ЗАПРАВКА СОВРЕМЕННОГО ДИЗЕЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ В РОССИИ ПОДОБНА ИГРЕ В РУССКУЮ РУЛЕТКУ…

А НА САМОМ ДЕЛЕ?

А на самом деле – выясним: каково оно, топливо для дизельных двигателей. Берем новенькие канистры, составляем закупочную комиссию, коллективно закупаем пробы ДТ на различных АЗС Москвы и Московской области и отвозим их на проверку во ВНИИНП. Пробы брали выборочно, на нескольких популярных АЗС: четырех столичных и пяти загородных – осенью и четырех столичных и трех загородных – зимой. Нас интересовали несколько параметров – содержание серы (как экологическая составляющая) и смазы-

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Хотите ли вы приобрести дизельный легковой автомобиль?



РЕЗУЛЬТАТЫ ОСЕННИХ ПРОБ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА (Таблица 1)

Показатель, ед. измерения	Требование ГОСТ 305-82	Москва				Московская область				
		«Лукойл Евро-4»	ВР	МТК	ТНК	«Лукойл Евро-4»	«ТАТ-нефть»	«Рос-нефть»	«Слав-нефть»	ТНК
Содержание серы, мг/кг	не более 2000	42	340	390	770	37	500	800	1650	440
Смазывающая способность, скорректированный диаметр пятна износа (WSD 1,4) при 60°С, мкм	–	379	502	517	менее 460	388	512	менее 460	менее 460	513
Цетановое число	не менее 45	51	51	51	50	51	50	50	50	51

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗИМНИХ ПРОБ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА (Таблица 2)

Показатель, ед. измерения	Требование ГОСТ 305-82	Требование стандарта ТСО01-Б 2005	Москва				Московская область		
			«Лукойл Евро-4»	ВР	МТК	ТНК	ТНК	МТК	«Лукойл»
Содержание серы, мг/кг	не более 2000	не более 350 (для Москвы)	100	343	286	326	333	284	627
Смазывающая способность, скорректированный диаметр пятна износа (WSD 1,4) при 60°С, мкм	–	не более 460	436	594	570	584	398	455	458
Предельная температура фильтруемости, °С	–	не выше -15	-32	-30	-21	-31	-32	-16	-24
Цетановое число	не менее 45	не менее 45	52	48	48	48	50	52	52

вающая способность топлива (как необходимый компонент нормальной работы современного ТНВД).

Для зимнего топлива дополнительно были проверены такие параметры, как предельная температура фильтруемости, характеризующая температуру, при которой топливо сохраняет прокачиваемость через топливный фильтр. Само собой, заодно оценили цетановое число – именно оно влияет на пусковые свойства в пределах прокачиваемости (чем оно ниже, тем труднее пускать дизель на морозе). Данные приведены в табл. 1 и 2.

АНАЛИЗИРУЯ РЕЗУЛЬТАТЫ

Конечно, мы проверили только несколько заправочных станций и не претендуем на «всеобъемлющую аналитику». Однако некоторые выводы сделать можно. Осенью самое высокое содержание серы было выявлено в областных пробах, а там, где с серой дела обстояли более-менее нормально, сильно хромала смазывающая способность (чем ниже показатель в таблице, тем лучше). Проверка зимнего ДТ показала, что экологическая составляющая все-таки пришла в норму, но смазывающие присадки в большинстве проб, увы, так и отсутствуют…

Это, кстати, не удивляет! Хорошо известно противоречие между противоизносными и депрессорными свойствами дизельных топлив, то есть их способности работать при низких температурах.

Зимняя солярка депрессорных присадок имеет больше. Чтобы улучшить прокачиваемость топлива при низких температурах, надо из него убрать или деструктурировать парафины: пострадают смазывающие и противоизносные свойства. Что касается результатов, то в целом они предпочтительнее у «Лукойла Евро-4». Все остальные пробы, как ни крути, оказались похуже. Впрочем – цифры перед вами: смотрите…

ОТ МОСКВЫ ДО САМЫХ ДО ОКРАИН…

Так что же получается: москвичам – более чистое топливо, а для всей остальной страны – все по-старому? Нет! С 1 июля этого года к дизельному топливу повсеместно вводятся новые требования – ГОСТ Р 52368-2005 «Топливо дизельное ЕВРО».

Требования к солярке предусматриваются такие же, как сейчас к московскому продукту, то есть: массовая доля серы – 350 мг/кг, смазывающая способность – не более 460 мкм, а цетановое число – не ниже 51. При этом «старый» ГОСТ продолжит свое существование и топливо по нему будет производиться и дальше. Зачем? Для устаревшей техники. Старым тракторам, автобусам и прочим «монстрам» новое топливо ни к чему – они прекрасно переваривают старое.

Ввод новых требований, примерно соответствующих Евро III, – это безусловно позитивный момент, но… но почему не Евро IV? Ведь не было бы никаких проблем! Дело в том, что сегодня многие нефтеперерабатывающие заводы по техническим причинам просто не способны производить что-то более современное. Ну не могут они «выдать» дизтопливо с массовой долей серы 50 мг/кг… И, чтобы в «игре» остались все – планку установили на реально достижимой высоте.

Остается ощущение двоякости: требования – новые, но не совсем современные, при этом в продаже останется топливо, изготовленное по старым стандартам. То есть на АЗС, продающих ДТ, появятся два «пистолета»: ДТ и ДТ «Евро». И хотя, казалось бы, теперь каждый сможет выбрать, что для его автомобиля более приемлемо, не будем забывать, что страна у нас большая. И если в ее отдаленном уголке кому-то невыгодно будет продавать более современное ДТ из-за его низкой востребованности или, того хуже, появится соблазн сделать очередной «коктейль» из разных жидкостей, то получается, что дизельный двигатель для большинства россиян так и остается неким силовым агрегатом «для других».

А вот Европа окончательно определилась с дизелем, выбрав его не для перевозки тяжестей, а просто для себя, для жизни. Да что говорить – дизельные автомобили уже начали приходить в автоспорт! Остается надеяться, что для следующего шага к «Евро» нам не придется ждать 24 года и снова догонять уходящий самолет на Солярис… □

РАЗЛИЧИЕ МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ

	ГОСТ 305-82	ГОСТ Р 52368-2005 «Топливо дизельное ЕВРО»	Евро IV
Массовая доля серы, %, не более	0,2	0,035	0,005
Цетановое число, не менее	45	51	51
Смазывающая способность, мкм, не менее	–	460	460

УДАЛЯЕМ ПОЧКИ!

Михаил Васильев

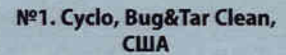
В феврале на одной из московских улиц возле сугроба, из которого торчал черный ствол тополя, стоял человек. В руках у него был исполинских размеров секатор. Шел снег. Люди испуганно оглядывались и прибавляли ходу. Но человека интересовало только одно – ветки деревьев и ничего больше…

ПОДПРАВИТЬ ЭВОЛЮЦИЮ?

Когда на нашей планете только зарождалась природа и получал свое нынешнее разнообразие растительный мир, никто не мог подумать (да и некому было), что банальный тополь принесет столько неудобств нынешним автомобилистам. Если бы можно было что-то изменить в эволюционном развитии этого дерева, то потребовалось бы совсем немного – чтобы почки тополя, падая на автомобиль, не прилипали к нему, а, например, отскакивали на безопасное расстояние. И всего-то. Но чего нет – того нет. И из сложившейся ситуации надо выходить людям, а не беззащитной природе, которой и так постоянно достается. Средств для борьбы с негодной липкой почкой предлагают немало – от Японии до России. Но так ли просто от нее избавиться и кто преуспел в этом лучше других? Это мы и попытались выяснить.

ЧТОБЫ ОЧИСТИТЬ, НУЖНО ИСПАЧКАТЬ…

Для экспертизы потребовались две составляющие: удалители смол, которые мы, как полагается, закупили в крупных магазинах автозапчастей, и собственно сами почки. Учли, что экспертизу нужно готовить загодя, чтобы к лету поспеть – и начали аж в феврале! Вспомнили сказку «Двенадцать месяцев», грустно вздохнули и занялись разведением тополя в комнатных условиях: ветки были срезаны, доставлены в редакцию и поставлены



№1. Cyclo, Bug&Tar Clean, США	№2. Hi-Gear, Buster Bug, США
	
Ориентировочная цена – 160 руб.	Ориентировочная цена – 150 руб.
Замечательный результат: после первого же цикла обработки от липкого пятна не осталось и следа.	Отличная работа. Трепещи, тополь! Средство справилось с задачей без особого труда.
Наше мнение: конечно же, понравилось.	**Наше мнение:** вопросов нет, понравилось.

№3. Pingo, Tar-remover, Германия



Ориентировочная цена – 240 руб.

Аннотация на упаковке гарантировала удаление битума, но что такое тополь по сравнению с битумом? Оказалось – семечки!

Наше мнение: дороговато, но понравилось.

№4. Sonax, Baumharz entferner, Германия



Ориентировочная цена – 235 руб.

Немецкое средство справилось с «вредным» тополем «одной левой» испытателя с первой попытки.

Наше мнение: понравилось, но цена высоковата.

№5. TurtleWax, Bug&Tar remover, Англия



Ориентировочная цена – 200 руб.

Вопреки расхожему названию средства – «Черепашка», препарат быстро справился с липкой грязью.

Наше мнение: понравилось.

№6. Астрохим, Очиститель пятен, Россия



Ориентировочная цена – 150 руб.

Отечественный производитель знал, как «приготовить» действенное средство. Получилось очень хорошо.

Наше мнение: конечно, понравилось.

в вазу с водой. Сначала черные палки больше напоминали розги (эффективность работы в помещении резко выросла), но через несколько дней почки набухли, а потому в комнате запахло весной и хорошим настроением (эффективность работы снизилась). Ветки и автохимию пришлось отвезти испытателям. Те не стали радоваться надвигающейся весне. Набухшие почки для них – лишь загрязнитель растительного происхождения, и поэтому хладнокровно взялись за дело. Им предстояло проверить 14 образцов удалителей.

Немного о методике: люди в белых халатах с микроскопами и блескомерами в руках наносили одинаковое количество загрязнителя на окрашенные и покрытые эмалью металлические пластинки – скажем так, на кусочки крыши или капота. Эф-

№7. ВЭЛВ, Очиститель битумных пятен, Россия



Ориентировочная цена – 63 руб.

Препарат с первого раза удалил загрязнитель на все 100%. И цена в два с лишним раза ниже, чем у других.

Наше мнение: Отдельное спасибо за цену.

№8. DoctorWax, Очиститель кузова, США



Ориентировочная цена – 230 руб.

С первого раза экспертам не удалось полностью справиться с загрязнением, да и со второго тоже. Пятно сдалось на третьем цикле.

Наше мнение: придется приложить усилия.

№9. Gunk, Tar&Bug remover, США



Ориентировочная цена – 150 руб.

Полного удаления пятна удалось достичь только на третьем цикле обработки.

Наше мнение: для тех, кому не лень потратить больше времени.

№10. Hycote, Super degreaser, Великобритания



Ориентировочная цена – 145 руб.

Сказать, что средство не работает – нельзя. После четырех циклов обработки от пятна осталось менее 30%. Победа?

Наше мнение: результат откровенно средний.

№11. Liqui Moly, Baumharz entferner, Германия



Ориентировочная цена – 245 руб.

Пятно исчезло более чем на 70%, но это после четырех циклов обработки!

Наше мнение: за такие деньги хочется куда лучшего…

№12. Rain dance, Bug gel, США



Ориентировочная цена – 200 руб.

Средство с самым веселым названием отказалось удалять тополиные следы. Возможно, с комарами и мухами дела обстоят лучше. Но это – в другой раз.

Наше мнение: как говорится, не догнали, но согрелись…

№13. Prestige SB-1, Япония



Ориентировочная цена – 820 руб.

Продавец в фирменном магазине утверждал, что это средство – панацея буквально от всего и цена тому подтверждение! Похоже, в Японии тополь не «той системы»…

Наше мнение: ценник придавил своей массой все способности!

№14. Total, Clean&Shine, Франция



Ориентировочная цена – 140 руб.

Откровенно говоря, на упаковке не было русского перевода, поэтому при выборе препарата пришлось довериться продавцу. Продавец подвел…

Наше мнение: машина останется грязной!

фективность оценивали по числу циклов обработок, необходимых для полного удаления пятна. Нанести, подождать, протереть – вот, собственно, и весь цикл. При этом испытатели четко соблюдали правила пользования, указанные каждым производителем на упаковке. Правила эти отличались друг от друга лишь промежутком времени, которое необходимо выдержать.

Отрадно, что половина всех проверенных нами препаратов оказалась очень эффективной. Впрочем, подробнее о каждом можно узнать в подписях к фото и в таблице.

Как бы то ни было, пятна от почек – не самое страшное, что можно ожидать от тополя. Бывает, нет-нет да облокотит свою крону кому-нибудь на крышу такой древесный гигант. Тут уже пятновыводителем не отделаешься... Не стоит забывать и об аллергии на тополиный пух. В общем – хорошее дерево! □

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРЕПАРАТОВ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЙ

Номер образца	1-я попытка	2-я попытка	3-я попытка	4-я попытка
1	★★★★			
2	★★★★			
3	★★★★			
4	★★★★			
5	★★★★			
6	★★★★			
7	★★★★			
8	★★	★★★	★★★★	
9	★★	★★★	★★★★	
10	★	★★	★★	★★★
11	★	★★	★★	★★★
12	–			
13	–			
14	–			

★★★★ – полное удаление пятна; ★★★ – удаление пятна более чем на 70%; ★★ – удаление пятна примерно на 50%; ★ – слабое удаление пятна (менее 25%); – пятно не удаляется.

ЧТО ПРИГОТОВИТЬ К СУББОТНИКУ

Денис Чиликин

Интересно, а все ли сегодня знают, что такое субботник? Все ли видели, как, скажем, соседи или сослуживцы, вооружившись лопатами, метлами и граблями, приводили родной двор или близлежащую территорию в порядок? Впрочем, кое-где такая традиция сохранилась и поныне.

Автомобиль, конечно, не двор… Но после зимних холодов, грязи и реагентов он тоже нуждается в субботнике. И если поездка на мойку с полным комплексом услуг не для вас, то – приступим. С одной небольшой оговоркой. Средств для поддержания чистоты великое множество. Многие из них были (другие еще будут) представлены в журнале. Здесь же приведено всего лишь несколько примеров довольно свежих препаратов для основных этапов нашего «субботника».

ПО ОДЕЖКЕ ВСТРЕЧАЮТ…

В нашем случае – по кузову. Для очередной мойки прежде всего понадобится автошампунь, но, увидев за одну цену упаковку побольше и поменьше, не спешите. Любой автошампунь, как известно, – концентрат, перед «употреблением» непременно разбавляемый водой. Большой объем – еще не показатель его возможностей. Если присмотреться повнимательнее, на любой упаковке уважающий себя производитель назовет приблизительное число моек, на которые рассчитан продукт.

Состав автомобильного шампуня, рассчитанный на удаление грязи, следов от насекомых и прочей дорожной гадости, естественно, подбирают так, чтобы не спровоцировать порчу краски или коррозию. Само собой, применять вместо него непрофильные бытовые средства негоже. К тому же ряд шампуней выпускают с защитными компонентами – такими, как воск. И блеску прибавят, и защитную пленку, ко всему прочему, создадут.

Из «одежки» автомобиля еще выделим «обувь» – колеса. В имидже автомобиля они играют все большую роль, но расположены при этом в одном из самых уязвимых мест. Не случайно у препаратов для их очистки более активный состав. Основная часть этих очистителей – пенные. Главное преимущество их в том, что пена не стекает с вертикальных поверхностей, а значит, может хорошо пропитать загрязнения. Стоит только помнить, что диски бывают разные, а средства для их чистки не всегда универсальны.

Что еще может так радовать взгляд, как чистый и сверкающий автомобиль? Для этого, как мы знаем, существует полироль. Он образует защитную пленку и заодно удаляет стойкие загрязнения. Большинство производителей предлагают полироль как для свежих лакокрасочных покрытий, так и для тех, что «в возрасте». Различаются они, главным образом, входящим в состав абразивом. Отсюда и разная регулярность использования. Так что, читаем инструкцию на упаковке…

В перечне главных дел нашего «субботника» и то, что связано с безопасностью, точнее, с чистыми стеклами. Это особенно актуально с наступлением темноты: почти незаметный налет с внутренней стороны, а также всевозможные мелкие загрязнения с внешней при свете фар начинают бликовать. Стоит ли говорить, как необходимы здесь чистящие средства для стекол.

Есть еще один объект для «субботника». В любом автомобиле очень много уплотнителей и всяческих подвижных соединений, нуждающихся в периодическом уходе. С наступлением тепла хорошо бы в очередной раз обработать уплотнители дверей, багажника, люка (если таковой имеется). То же касается и ограничителя дверей, петель и всего, что может досаждать неприятным звуком.

РАДУЕТ ГЛАЗ

Отделка салонов автомобилей ныне радует своим разнообразием. Вариантов не счесть. Соответственно и современных средств для чистки салона хватит на весь спектр отделочных материалов. Кстати, почти все очистители содержат ароматизаторы.

Коль мы заговорили о запахах, упомянем и о проблеме с ба-

Автошампунь ZIP WAX



Ориентировочная цена – 140 руб.

- **Объем – 750 мл**
- **Производитель обещает эффективную очистку от впитавшейся грязи и дорожной пленки, а также блестящий слой восковой защиты. Обильная пена смягчает абразивное воздействие на кузов при ручной мойке. Благодаря концентрированной формуле препарат крайне экономичен.**

Пенный очиститель дисков GUNK Foaming Wheel Cleaner



Ориентировочная цена – 135 руб.

- **Объем – 650 мл**
- **Предназначен для чистки легкосплавных и окрашенных колесных дисков. Производитель утверждает, что, если диски не слишком загрязнены, наносить состав можно без предварительной мойки. Через пару минут препарат смывают водой, удаляя въевшуюся грязь с помощью щетки или губки.**

Цветной автополироль ColorWax



Ориентировочная цена – 50 руб.

- **Объем – 250 мл**
- **Полироль призван углублять оттенок краски, маскировать мелкие царапины и создавать долговременную защиту лакокрасочных поверхностей. Предназначен для всех видов покрытий, в том числе и металлик. Содержит в своем составе натуральный воск. Существует шесть цветов данного препарата.**

Чистящее средство типа спрей Prestige MO-7



Ориентировочная цена – 330 руб.

- **Объем – 400 мл**
- **Предназначено для очистки стекол автомобиля. Смывает никотиновые отложения, жиры, остатки насекомых, дорожную пыль. Неагрессивен к краскам, резине и пластмассе. С помощью пульверизатора средство наносят непосредственно на поверхность стекла, что максимально упрощает работу.**

Очиститель рук Dreumex Plus



Ориентировочная цена – 155 руб.

■ Объем – 600 мл

■ Гель для чистки рук с цитрусовым ароматом предназначен для особо сильных загрязнений. Рекомендован к использованию в гаражах, мастерских. Применение: нанести на сухие руки, тщательно растереть, а затем просто смыть водой.

Очиститель и полироль для пластика SIMONIZ



Ориентировочная цена – 80 руб.

■ Объем – 250 мл

■ Предназначен для удаления пыли и всевозможной грязи с пластиковых и виниловых деталей салона автомобиля. Создает специальную защитную пленку. Обладает антистатическим эффектом и… лимонным ароматом.

Смазка силиконовая Verylube Professional



Ориентировочная цена – 240 руб.

■ Объем – 320 мл

■ Способна проникать в соединения из различных материалов, устраняя скрип пластиковых панелей, восстанавливая легкость работы замков. Благодаря образующемуся полимолекулярному слою силикона обладает водоотталкивающими свойствами. Применяют в качестве консервационного антикоррозионного средства для тросов, тяг и рычагов.

Очиститель кондиционеров PINGO



Ориентировочная цена – 380 руб.

■ Объем – 400 мл

■ Предназначен для очистки и дезинфекции системы кондиционирования автомобилей. Крайне прост в применении и не потребует от вас специальных навыков и дополнительного оборудования. Дезинфицирующий состав не только устраняет источник неприятного запаха, но и обеспечивает защиту системы на весь сезон.

ктериями в системах кондиционирования. В автомобиле она тоже может дать о себе знать, пусть и куда в меньшем масштабе. Тем не менее «дезинфекция» не повредит.

И последнее. После «субботника» ваш автомобиль стал чище, чего не скажешь о вас. К счастью, сегодня предлагается много средств для чистки рук – салфетки, кремы и т.д. Есть даже те, что и не нужно смывать – в дороге это особенно удобно. На всякий случай хотим напомнить, что при неправильном хранении и использовании химические препараты могут навредить не только автомобилю, но и вам. Соблюдайте простые меры безопасности, применяя препараты только по назначению и согласно инструкции.

С наступившим теплом, с весной и солнцем! □

ДВУСТОРОННЯЯ ПАНТЕРА

Наименование – охранная система Pantera SLK-550RS Bilarm.

Ориентировочная цена – 155 долл.



Когда-то брелоки от охранных систем имели одну кнопку – On и она же Off. Теперь по количеству кнопок они приближаются к мобильникам. Значит, появились новые функции. Компания Saturn High-Tech выпустила новый охранно-сервисный комплекс Pantera SLK-550RS Bilarm, оснащенный системой дистанционного и автоматического запуска двигателя. Ее пятикнопочный брелок имеет ЖК-дисплей с иконками событий и режимов, вибратор и микродинамик с набором мелодий. Дальность связи от брелока к машине – примерно 350 м, дальность приема сообщений брелоком – до 900 м. Система автозапуска совместима с бензиновыми и дизельными двигателями (включая турбированные), а также с ручными и автоматическими коробками передач. Предусмотрен режим периодического запуска по снижению температуры до –10, 15, 20, 25°С, а также возможность запрограммировать температуру для автоматического запуска самим владельцем. И многое другое.

ШЛИФМАШИНОЙ ПО МАШИНЕ

Наименование – полировальная угловая шлифмашина OH6002.

Ориентировочная цена – 2500 руб.

Русская зима – это уже не «мороз и солнце – день чудесный», а реагенты, лужи, соль, песок и грязь. Для лакокрасочного покрытия автомобиля хуже не придумаешь. Компания OVERHAUL и ее официальный представитель компания AGA рекомендуют новинку, которая, по их утверждению, поможет вернуть краске прежний блеск, – полировальную угловую шлифмашину OH6002. Предназначена она также для снятия старой краски и сухой подготовки под окраску поверхностей из различных материалов (металла, дерева, пластмассы). Машина имеет регулируемый защитный кожух, блокировку случайного включения и предохранительный кольцевой выключатель. Диаметр диска 100–165 мм, скорость вращения 500–2800 об/мин.



АЙ ПОД МУЗЫКУ!

Наименование – устройство для прослушивания музыки с плейера iPod.

Ориентировочная цена – 260 долл.

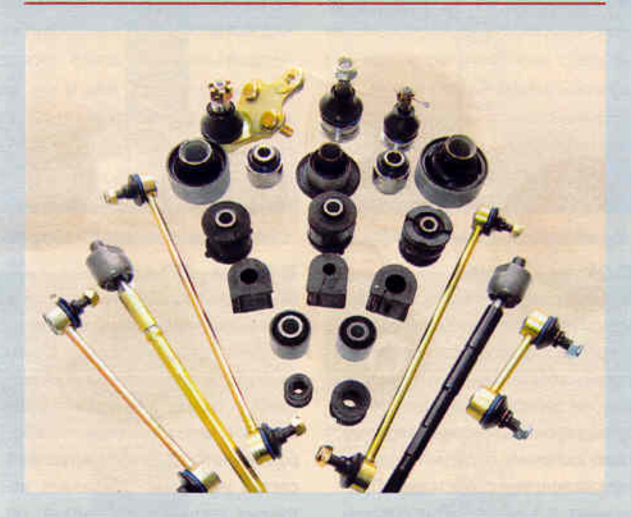


Плейеры iPod, завладевшие сердцами и карманами людей во всем мире, перебираются в автомобиль. Компания Harman Kardon Drive+Play™ выпустила устройство для прослушивания музыки с плейера iPod. Новинка имеет LCD-дисплей (его можно установить в удобном для водителя месте) и джойстик, дублирующий кнопки управления плейера. Дисплей отображает до пяти строк информации. С помощью устройства водитель может, не отрываясь от дороги, выбирать музыку по жанру, композиции, исполнителю, альбому или включить режим случайного проигрывания.

МАРКЕТИНГ ПО-РУССКИ

Наименование – детали подвески для Toyota Mark II.

Ориентировочная цена – от 50 руб.



Будь ты Харуки или Иван – праворульная Toyota Mark II вызовет только положительные эмоции. Пока не придет время послегарантийного ремонта... Харуки понесет свои иены на фирменный сервис, а вот Иван задумается – дорого! Оригинальные узлы подвески «Марка II» поставляют только в сборе, и замена двух изношенных шаровых шарниров может обойтись в 15–17 тысяч «рэ». Компания HANSE перехитрила японский автопром, выпустив свои шаровые с дополнительным, как утверждает производитель, запасом прочности. Приобрести их можно без «довеска» из прочих деталей. Сказанное подтверждается тем, что на изделия дается гарантия – год без ограничения пробега.

«МОРДА ЛИЦА»

Наименование – CD/MP3/WMA-ресивер Hyundai.

Ориентировочная цена – 2450 руб.

■ Съемные панельки автомагнитол народ когда-то окрестил «мордами»… Первые такие устройства были действительно не очень-то привлекательными, чего не скажешь о новом CD/MP3/WMA-ресивере Hyundai H-CDM8050 от компании Hyundai Electronics. Корпус под титан, семь цветов подсветок, темно-красное свечение клавиш… Но важна прежде всего функциональная начинка. Ресивер «читает» все самые популярные форматы, включая WMA. За непрерывность и качество воспроизведения при движении по неровной дороге отвечает электронная система стабилизации. Она хранит в буфере памяти до 40 секунд звуковой дорожки при воспроизведении CD, до 120 секунд при воспроизведении MP3-файла и до 300 секунд при WMA. Встроенный усилитель обеспечивает максимальную выходную мощность 50 Вт х 4. Это уже не морда, а лицо!



ТЕЛЕПОДГОЛОВНИК

Наименование – монитор с DVD-проигрывателем DAXX MA-707DVD.

Ориентировочная цена – 600 долл.

■ Установить телевизор в автомобиль теперь можно и без помощи специалиста. Компания DAXX выпустила монитор с DVD-проигрывателем DAXX MA-707DVD, который представляет собой… подголовник! Установка проста: достаточно снять штатный подголовник и установить новый – с монитором. При включении семидюймовый монитор автоматически переворачивается на 180°, а при выключении – «прячется» в свое исходное состояние и при этом становится незаметным для посторонних глаз. Есть три цветовых варианта: черный, бежевый и серый – под цвет обивки салона. Устройство распознает все самые распространенные форматы записи, имеет двухканальный ИК-передатчик для беспроводных инфракрасных наушников и питается от прикуривателя.



ПОЛЕЗНОЕ ИСКОПАЕМОЕ

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

Автомобиль даром что железный, а на пустой желудок работать не будет. Но лить в бак привычный бензин с каждым годом накладнее – вот-вот вылезем на мировой уровень цен. Из альтернативных источников нынче популярен сжиженный газ. Легковушек на этом топливе у нас серийно не строят, зато газифицировать средство передвижения можно в одной из бесчисленных мастерских.

НА ГОЛУБОМ ГАЗУ

К переходу на голубое топливо в первую очередь подталкивает невысокая цена энергоносителя – литр газа примерно вдвое дешевле 92-го бензина. Не сильно портит картину даже повышенный (до 10% на карбюраторных моторах и около 6–8% – на инжекторных) расход – экономия все равно налицо. Есть и дополнительные преимущества: двигатель работает бо-


Тот, кто возит много поклажи, ради газового баллона может пожертвовать запасным колесом.


Цилиндрический газовый баллон не занимает чужого места, но требует немало своего.

лее мягко (а потому служит дольше), реже приходится покупать новые свечи, масло в моторе окисляется не столь интенсивно.

Но за все хорошее надо платить. В «газовом» выражении это трудности холодного пуска и дополнительный объем работ по техническому обслуживанию.

Время жизни газовой аппаратуры напрямую зависит от качества изготовления и не столь, правда, явно – от цены. Желающих заработать на этом поприще более чем достаточно. На российском рынке встретишь изделия более двадцати итальянских фирм, около десяти отечественных (к ним относим и братскую Белоруссию) и пяток – из Голландии. Последние – признанные долгожители. Благодаря тщательной сборке и проверенным комплектующим они работают по десять лет без переборки. Служили бы и дольше, да меркаптан плохо действует на резину. Это зловонное вещество вводят в топливо исключительно ради безопасности. Иначе утечку газовой смеси не обнаружить – сам-то пропан, как известно, не пахнет. Несколько хуже показатели итальянцев (речь, напомню, о ширпотребе, распространенном на российском рынке). Их продукция служит до ремонта в среднем три–пять лет. С нашими, как всегда, полная неразбериха. Есть лицензионные копии высокого уровня – по цене, превосходящей стоимость прототипа. Есть и куда более скромные варианты, но уже нестабильного качества. Не повезет – замучают неожиданными отказами.

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

Автомобильная газовая установка базируется на двух китах: интеллектуальной дозирующей системе и весьма примитивном газохранилище – баллоне объемом от 30 до 270 литров. В угоду компоновке машины ему придают различные формы. Самые ходовые фасоны – цилиндр и тор (в просторечии – бублик). В России изготавливают только цилиндры – другие доставляют из Польши или Прибалтики. Попадаются несертифицированные емкости из Турции: упаси вас бог позариться на дешевизну! Непроверенный сосуд в любой момент может лопнуть по швам – хорошо, если дело не кончится взрывом. По той же причине не стоит мелочиться при выборе мультиклапана – запорного устройства с указателем уровня. В Европе разрешен только класс «А» – с предохранительным клапаном. У нас «в законе» и класс «В», страховкой в котором служит 20-процентный свободный объем (баллон заправляется на 80% от максимума), но с автоматикой все же спокойнее.

Остальная начинка зависит от схемы питания двигателя. Нынче в ходу четыре типа систем. Самую, пожалуй, простую используют на карбюраторных двигателях. В комплект входят двухступенчатый механический редуктор (устройство для снижения давления и регулирования подачи газа, управляемое за счет разрежения во впускном коллекторе), дозатор (дроссель, обеспечивающий нужное проходное сечение питающей магистрали) и, наконец, клапаны, отсекающие либо газ, либо бензин, вкупе с переключателем. А еще требуется смеситель – нечто вроде конфорки или прокладки с дырочками. Его, как правило, встраивают у входа в карбюратор или под его среднюю часть. Сверлить стенку диффузора и вклеивать трубочку не рекомендуем – самодельный подвод вскоре расшатается и выпадет, хорошо, если не с куском стенки.

В инжекторных моторах без λ-зонда действуют по-другому. Здесь смеситель пристраивают во впускной тракт



Цена «джентльменского набора» для карбюраторного автомобиля – 8 тыс. рублей.



Комплект газовой аппаратуры для инжекторного автомобиля без λ-зонда и катализатора обойдется (с установкой) в 9–11 тыс. рублей.



Автомобиль, оснащенный обратной связью и катализатором, требует оборудования подороже – около 12 тыс. рублей.



Стоимость аппаратуры четвертого поколения для впрыска газа измеряется в других денежных единицах – 800–1300 у. е.



Наладку программы дублирующего контроллера проводят с помощью компьютера.

Управление газовой установкой сводится к переключению режимов газ–бензин.

Нежелающие афишировать переход на дешевое топливо располагают заправочный вентиль подальше от глаз – в багажнике.

перед дроссельным патрубком. Подачей газа ведает тот же механический (либо с электрическим запорным клапаном) редуктор, а вот клапан, отключающий бензин, уже не нужен – достаточно обесточить реле электробензонасоса. Дабы исключить из работы форсунки, не снимая разъемов, в цепь встраивают эмулятор – устройство, подающее на контроллер ложный сигнал об их якобы нормальной работе. Этот нехитрый ход позволяет обмануть тревожную лампочку check engine. К сожалению, на газифицированных двигателях порой возникает «хлопковый эффект» – когда по разным причинам вдруг воспламеняется газовая смесь, не успевшая попасть в цилиндры. Чтобы уберечь впускной тракт от разрушения (особенно – нежный датчик массового расхода воздуха), в него встраивают обратный клапан – так называемую «хлопушку».

Еще сложнее газовое оборудование в инжекторных двигателях с λ-зондом (с одноканальной обратной связью). Редуктором здесь управляет электроника – это полностью исключает подсос газа при закрытом мультиклапане. Щепетильность оправдана: в противном случае на впуске может оказаться переобогащенная негорючая бинарная смесь (газ+бензин). Благополучно миновав цилиндр, этот суррогат попадет в нейтрализатор, где, дойдя до нужной кондиции, учинит разрушительный мини-взрыв. Кроме того, при подаче газа не обойтись без обратной связи, не то сойдет с ума контроллер двигателя. Точную меру выдает электронный дозатор, управляемый собственным блоком, подключенным к штатному λ-зонду. Все остальное – как в предыдущем случае.

И, наконец, самый современный вариант предусматривает непосредственный впрыск газа. В перечне запчастей – электронный «редуктор» без понижающей ступени (впрыск требует высокого давления), блок управления, работающий заодно с основным контроллером, рампа с форсунками и калиброванными жиклерами, газовый фильтр. Недешевая система позволяет полностью избежать хлопков, а потому идеально подходит для пластиковых впускных коллекторов и всяких мудреных трактов с изменяемой геометрией. Кроме того, у нее самый чистый выхлоп, поскольку об этом заботятся целых два λ-зонда.

КОВАРСТВО И ЛЮБОВЬ

Как и всякий специалист, знающий себе цену (но с ней, разумеется, не согласный), газовщики оказались людьми малоразговорчивыми. Типичный ответ на просьбу проконсультироваться по известному поводу таков: «Пятьдесят литров за двадцать семь с половиной тысяч!» Расшифруем: «пятьдесят литров» – объем баллона, остальное – стоимость оборудования с установкой. Вытянуть что-либо еще без наводящих вопросов весьма затруднительно. И неспроста – чуть не половина специалистов не смогла даже самостоятельно определить, что за зверь ВАЗ-21104 (напомним: серийная «десятка» с шестнадцатиклапанным мотором 1,6 л). По поводу пластикового коллектора мнения также разошлись. Большинство согласилось пристроить на машину любой подходящий тип оборудования (см. выше), но без гарантий: разорвет – сам виноват (!). Меньшинство категорически рекомендовало самый правильный, но и самый разорительный вариант – аппаратуру четвертого поколения. А один (жив Левша!) предложил сэкономить, за три тысячи заменив коллектор на металлический!

К сожалению, оценить качество работ «вживую» не получилось – достаточного количества машин, нуждающихся в газификации, у нас не нашлось.

Однако кое-какие рекомендации мы все-таки выработали. Убедитесь в наличии сертификатов на услуги и комплектующие. Первый, правда, дело добровольное, но отношение к нему показательно: тем, у кого документ есть, нечего скрывать.

Обратите внимание на оборудование. Сканер необходим для сортировки ошибок – сбитые фазы гарантируют взрыв в коллекторе! Для настройки системы обязательно понадобится газоанализатор, а для программирования контроллера (4-е поколение) – ноутбук. Плохо, если в мастерской нет компрессора – все огрехи сборки вылезут при первой же заправке. Ясно, что финишную опрессовку лучше сделать заранее.

И еще – настоящие профессионалы своих не бросают, обеспечивая регулярные ТО по собственной сервисной книжке. □

Редакция благодарит Центр испытаний «ГАЗ-АВТО» при МГТУ МАМИ за помощь в подготовке материала.

ПЕРЕКАТИ-ПОЛЕ

Анатолий Сухов

Нефть с каждым днем дорожает, а повсеместного перехода на альтернативные источники энергии в обозримом будущем не предвидится. По крайней мере, в России только-только планируют перейти… на хороший бензин. Что ж, пересаживаться на велосипеды мы еще не готовы, да и климат не тот, поэтому постараемся снизить нагрузку на кошелек менее радикальными средствами. Резервам экономии посвящена наша новая рубрика.



ПЛАТА ЗА КОМФОРТ

Плавность хода, которую обеспечивают автомобильные шины, имеет оборотную сторону: часть полезной энергии тратится на их нагрев. Многие недооценивают влияние шин на расход топлива или считают, что оно заметно лишь на высоких скоростях. Но на шоссе главный враг – аэродинамические потери. А вот в городе, где скорости невелики, при прочих равных условиях большую часть топлива съедают именно шины и съедают немало: снизив сопротивление качению шин вдвое, удается сэкономить до 20% топлива.

ДЛЯ ТЕХ, КТО ПОНИМАЕТ

Наиболее радикальное решение – использовать специальные шины с пониженным сопротивлением качению. Их выпускают все ведущие производители: «Мишлен», «Континенталь», «Бриджстоун», «Пирелли». Для сравнения: сопротивление качению большинства недорогих легковых шин находится в пределах 12–15 кгс (тяговое усилие, необходимое для движения) на тонну (веса автомобиля), хороших грузовых – 8–10 кгс/тс, а импортных «эко»-шин последнего поколения до 6,5 – вдвое (!) ниже, чем у моделей двадцатилетней давности.

Конструкторам таких шин приходится решать, кажется, взаимоисключающие задачи. С одной стороны, нужно снизить сопротивление качению, поэтому шина должна быть упругой, с минимальным гистерезисом (остаточной деформацией). С другой стороны, без гистерезиса не обеспечить сцепных свойств – шина обязана цепляться, «липнуть» к дороге. Примирить противоположности удается, добившись различного поведения шины в зависимости от частоты колебаний: на низкой частоте (в объеме шины) гистерезис невелик – шина упруго отрабатывает крупные неровности, а на высокой частоте (на поверхности) он достаточен для надежного сцепления с дорожным полотном.

И все же «экологичные» шины – не для гонок; возможно, они разочаруют водителя, привыкшего к активной езде. Зато бережливого порадуют – не только экономией топлива, но и износостойкостью. В среднем разница в ценах между комплектом 14-дюймовых отечественных шин и импортных «эко» окупается всего за 10–15 тысяч километров!

СЛОЖНЫЙ ПРОЦЕНТ

Существенно влияет на расход топлива и давление в шинах. Потеря всего 0,3 бар увеличивает сопротивление качению на 6%, а при нехватке 1 бар (внешне малозаметной) оно возрастает уже на 30%. Прибавим к этому ускоренный (в три раза!) износ покрышек – дороговато обходится оценка давления на глазок!

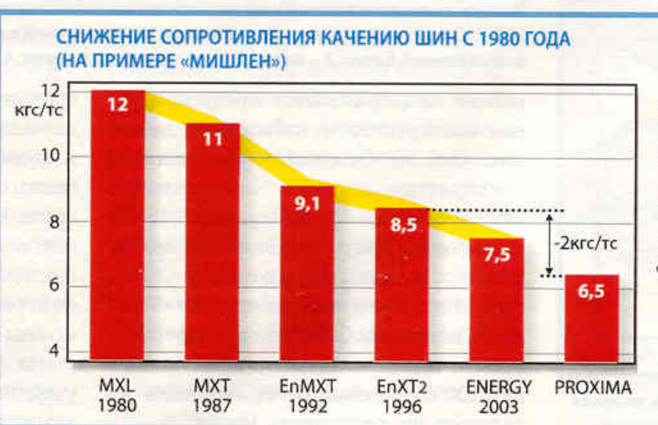
Повышение давления против нормы, наоборот, снижает расход топлива. Прибавка в 10% практически не влияет на ресурс шины и комфорт пассажиров. С 20-процентным превышением давления автомобиль становится заметно жестче, резче реагирует на действия рулем. На скользком, мокром покрытии это порой опасно. А вот ресурс перекачанных шин снижается незначительно – всего на 10% (вдвое меньше, чем при недокачке). Впрочем, в российских условиях он может даже возрасти, ведь перекачанные покрышки лучше защищены от пробоев.

Впрочем, нередко сами производители автомобилей указывают диапазон давлений в зависимости от скорости и загрузки и при скоростях выше 160 км/ч рекомендуют поднимать давление, например, с 2,2 до 2,7 бар. Отметим этот факт и будем считать прибавку 20–22% максимально допустимой. Конечно, давление не должно превышать предельное, указанное на шине. Повышая давление, удается снизить расход топлива на 3–5%, но только на более или менее ровной дороге. На проселке же часть работы шин возьмут на себя амортизаторы.

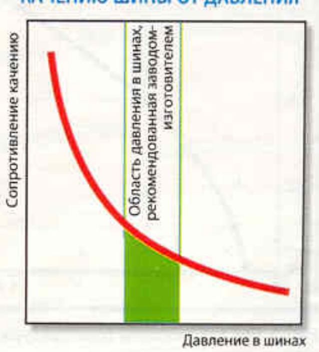
РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Дополнительно снизить потери на качение можно, установив колеса большего диаметра в сочетании с низкопрофильными шинами. Экономия топлива – 3–5%, но здесь выгода уже не столь очевидна. Во-первых, такие колеса и шины сами по себе недешевы, а во-вторых, хорошая яма может стать той несчастливой картой, которая враз лишит всего выигрыша.. □

СНИЖЕНИЕ СОПРОТИВЛЕНИЯ КАЧЕНИЮ ШИН С 1980 ГОДА (НА ПРИМЕРЕ «МИШЛЕН»)









МОТОР – НЕ ЧАЙНИК

Анатолий Вайсман

Если жидкость закипит – теплоотвод от стенок к пузырям пара станет ничтожен…



Не важен калибр пули – главное, попасть ею точно в цель. Эта ковбойская шутка замечательно подходит ко многим ситуациям, закончившимся отказом или серьезным повреждением двигателя, а начавшимся, на первый взгляд, с ерунды! Здесь сразу оговорюсь: есть вещи, о которых надлежит иметь хотя бы минимальное представление каждому автолюбителю, сидит ли он за рулем дряхлого «Москвича» или сверкающего «Лексуса». Наши дороги настолько коварны, что любой автомобиль может моментально остаться без масла в двигателе или, например, охлаждающей жидкости… Тогда, хотим мы или нет, поездку придется прервать.

Но вот неприятность, для поверхностного взгляда не очевидная: из-под пробки расширительного бачка бежит струйка горячего «Тосола». Что делать – может, слить излишек? (Бывали и такие герои!) Тут стоит вспомнить азы: если система охлаждения негерметична, в ней не поддерживается предусмотренное конструктором избыточное давление. Оно необходимо, чтобы поднять температуру кипения охлаждающей жидкости (рис. 1). Выигранные 15–20 градусов не дадут «вскипятить» мотор даже при высокой нагрузке в жаркую погоду. Итак, о чем говорит струйка «Тосола»? Система сообщается с атмосферой – значит, кипение начнется практически при 100°С. Тут если и ехать, то очень осторожно, не «педалируя». Иначе…

…Вот тут иная домохозяйка меня перебьет: «Ну и что? Чайник, вон, кипит – а есть не просит!» Заблуждается хозяйка. Если вся водичка испарится, то и чайнику конец. А мотор, во-первых, гораздо дороже. Во-вторых, ему не то что остаться без жидкости, но и доводить ее до кипения – табу! Ведь даже исправная система охлаждения в тяжелых режимах работает на пределе возможностей, когда важна каждая мелочь. Плохо, если грязь или накипь затрудняют передачу тепла от стенок рубашки охлаждения к омывающей их жидкости. Но еще хуже, если жидкость закипит: теплоотвод от стенок к пузырям пара ничтожен – детали двигателя стремительно перегреваются… Не выключишь – возможны серьезные поломки.

На рис. 2, позаимствованном из учебника, показана схема жидкостного тракта и эпюра давлений в нем. Как ви-

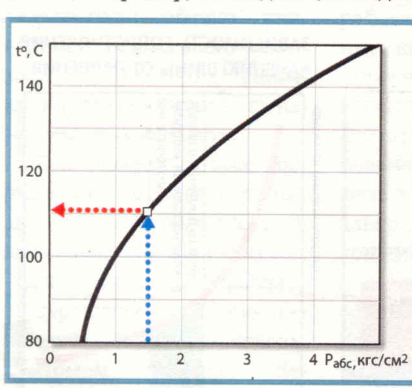


Рис. 1. Вот так связаны температура кипения и давление жидкости.

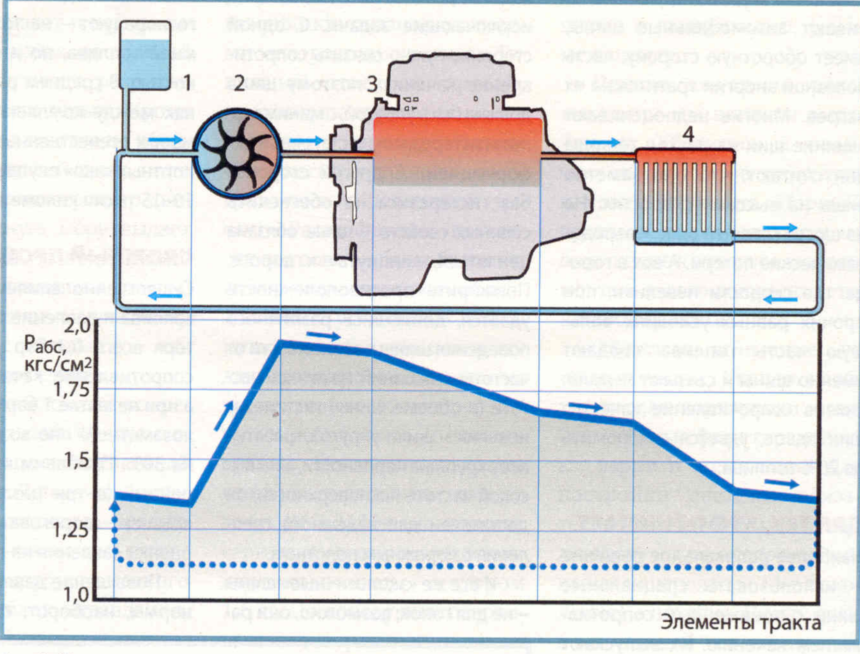


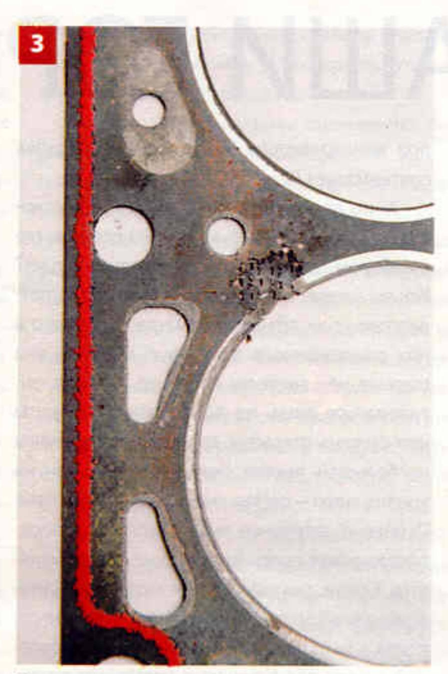
Рис. 2. Схема жидкостного тракта и характер изменений давления в потоке жидкости: 1 – расширительный бачок; 2 – насос; 3 – рубашка охлаждения; 4 – радиатор.



«Канал», как на Марсе.



Он ведь не резиновый!



Прогар «в чистом виде».

дите, минимальное – на входе в работающий насос. Очень важно, чтобы здесь не образовались первые пузыри пара, так как они ухудшают работу насоса – он рассчитан на жидкость, а не газ. Помогает ему в работе высоко расположенный расширительный бачок – он создает дополнительный подпор на входе. Если бачок пуст – позор хозяину. Негерметичен – тоже позор!

Но бывают у системы охлаждения «заскоки» похитрей течи «Тосола». Однажды прибыл клиент с жалобой: мотор даже в пробках не перегревается, но стоит перевалить за 100 км/ч – привет! Остановишься – пузыри булькают в расширительном бачке. Дважды поменял термостат, потом радиатор. Не помогло. Вот и примчался к нам.

Сначала попробовали сымитировать «задачку», гоняя мотор на месте, но и при высоких оборотах он не перегревался. Мы поняли, что все дело в нагрузке – на месте-то ее нет. Сняли головку блока, осмотрели и ее, и прокладку – а вот и виновник! Видите (фото 1) «канал», оставленный раскаленными газами? Вот здесь они прорывались при максимальном давлении в камере сгорания – пузыри нарушали и теплопередачу, и работу насоса. К счастью, хозяин оказался человеком разумным, ездил осторожно – сумел избежать коробления головки. Заменили прокладку и отпустили с миром.

Вот такой это «пустячок» – прокладка: может крепко подорвать бюджет владельца. В сервисе держите ухо востро: если вы приехали утром и вам обещают к вечеру «прокапиталить» двигатель – бегите. Жалко одного пожилого инвалида-афганца, попавшегося на такой крючок. Приехал в сервис с пробитой прокладкой – там «развели» его на 16 тысяч рублей за капремонт двигателя ВАЗ-2106. Якобы все сделали за несколько часов – расточили блок, прошлифовали коленвал и т.д. И бывалый солдат поверил!

А месяца через полтора мотор залихорадило, и доверчивый человек поехал в другой сервис. Там его вновь убедили в необходимости ремонта по полной программе. На этот раз дело вылилось в 17 тысяч. Через некоторое время хозяин почувствовал неладное и приехал к нам с просьбой «протянуть» головку. Мы попробовали – и тут же нашли болт, странно прокручивавшийся в блоке. Что-то с резьбой? Надо снимать головку. Вот когда слесарь помучился! Болты, похоже, были затянуты ключом с двухметровой трубой – попробуй отверни! А тот, что свободно вертелся, показан на фото 2.

Конечно, никаких признаков недавних «капремонтов» не нашли. Положенный износ цилиндров – вот он. А головка блока, видно, была однажды перегрета – немного покороблена «корытцем». Это вынуждало «мастеров» тянуть болты насмерть. Но что толку? Жесткие прокладки не обжимались, прогорали (фото 3).

Мы заменили болты, поставили хорошую прокладку. Афганец уехал. А ощущение стыда за коллег-«ремонтников» у нас осталось.

ЭТО – НАШИ ГОРЫ!

Геннадий Емелькин

Вы хорошо усвоили описанные в предыдущем номере требования к системе впрыска? Тогда перейдем к разговору о том, как система Bosch M7.9.7 оценивает нагрузку на двигатель. При одних и тех же оборотах и температуре она, очевидно, зависит от степени открытия дросселя. Более того – от скорости его открытия: по ней контроллер распознает желание водителя разгоняться плавно или, напротив, «выстрелить». В зависимости от этого система сохранит состав смеси стехиометрическим или обогатит для получения повышенного крутящего момента.

Нагрузка двигателя с точки зрения контроллера – параметр тоже электрический – **RL**. Рассчитывается в процентах. (Не путайте с механической нагрузкой – крутящим моментом и мощностью!) При минимальных оборотах холостого хода на прогретом двигателе этот параметр составляет 18–23%, а на необкатанном двигателе, в том числе семейств «классика» и «Нива», – до 27–30%. Диагносту, работающему с машиной постоянного клиента, есть резон зафиксировать в компьютере значение **RL** – может пригодиться. По мере приработки нового двигателя параметр постепенно падает из-за снижения механических потерь. Но внезапное падение процентов на пятнадцать – верный признак того, что двигатель получает воздух в обход ДМРВ – ищите место подсоса! Повышенное сопротивление вращению ротора генератора или помпы нагрузку увеличивает. Но она (формально) увеличивается и при неисправности ДМРВ. Полная нагрузка соответствует **RL**=75%.

А что происходит при изменении плотности воздуха, например, на горных дорогах, где с набором высоты давление воздуха падает? Как вы знаете, цилиндры наполняются в соответствии с их объемом, а масса попавшего в них разреженного воздуха с высотой тем меньше, чем выше вы забрались. Если ориентироваться лишь на температуру, обороты или степень открытия дросселя, то форсунки на большой высоте будут работать, как на уровне моря – состав смеси будет все богаче. Особенно затруднен пуск двигателя – переобогащенная смесь от искры не воспламеняется. Кстати, для знатоков: не путайте эту ситуацию с карбюраторной – там поступление топлива в диффузор зависит от перепада давлений между диффузором и наружным воздухом – и вопрос с составом сложнее. Контроллер же высоту учитывает, «логично» уменьшая время открытия форсунок. Фактор высотной коррекции – **FHO**. Это отношение нагрузки двигателя на текущей высоте к нагрузке, когда он работает на уровне моря (разумеется, при прочих равных условиях – дорога горизонтальная, скорость, температура и т.д. те же). На каждые 1000 м дополнительной высоты **FHO** уменьшается на 0,1. Этой точности вполне достаточно, ведь выше 5000 м автомобили забираются редко! Если в Питере фактор равен единице, то у подножия Эльбруса – около 0,8. Контроллер рассчитывает **FHO** только в движении.

Следующий важный показатель – время открытого состояния форсунки (фото 1) в миллисекундах – **TI**. На двигателях с фазированным впрыском форсунка срабатывает один раз за два оборота коленвала, когда открыт впускной клапан. Длительность импульса около 4 мс. На устаревших системах с одновременным и попарно-параллельным впрыском форсунка за один рабочий цикл срабатывает дважды, зато импульс вдвое короче. Важно эти вещи не путать – глядишь, не придется изучать реакцию системы на якобы загрязненную форсунку!

При торможении машины двигателем контроллер с учетом числа оборотов коленвала и скорости движения снижает либо совсем отсекает подачу топлива. В первом случае **TI** не равно нулю. Убедиться в отключении топливоподачи позволяет параметр **BSA**: он принимает только одно из двух возможных значений – есть отсечка топлива или ее нет.

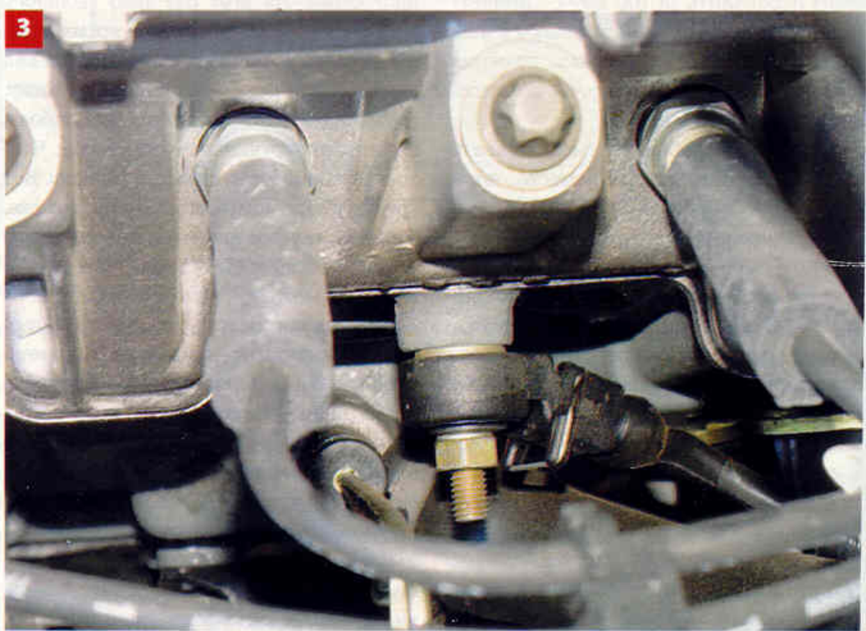
Назначение регулятора холостого хода (фото 2) очевидно из названия. В частности, он поддерживает оптимальные обороты коленвала при прогреве двигателя. Перемещение его штока **MOMPOS** задается шагами. Полный ход штока – 255 шагов. Отсчет – от закрытого положения. Пока двигатель не прогрет, на холостом ходу шток находится в 50–100 шагах от закрытого положения. При рабочей температуре выдвигается в положение 25–50 шагов, уменьшая расход воздуха по каналу холостого хода. Подчеркнем: регулятор постоянно участвует в работе двигателя, реагирует даже на небольшие изменения режима – из-за включе-

1


Новые топливные форсунки. Короткая – для 16-клапанного двигателя.

2


Регулятор холостого хода прежний.

3


Датчик детонации – на старом рабочем месте.

ния осветительных приборов, обогрева заднего стекла и т.п. Кроме этого регулятор помогает снизить токсичность отработавших газов на режиме принудительного холостого хода: при резком закрытии дроссельной заслонки регулятор увеличивает расход воздуха в обход заслонки, не допуская хотя бы кратковременного переобогащения смеси.

У сканера есть функция проверки исполнительных механизмов, к которым относится и регулятор холостого хода. Его работоспособность оценивают, задавая перемещение штока и следя за меняющимися оборотами коленчатого вала.

Шумность двигателя многие успешно оценивают на слух. Но это – по старинке. Существует параметр **RKRN** – нормализованный уровень сигнала от датчика детонации (фото 3), измеренный в вольтах: на минимальных оборотах холостого хода у исправного двигателя он составляет 0,3–1,0 В. При износе, например, направляющих втулок будет выше. Специалист по диагностике двигателя обязан эти тонкости знать.

Современные жесткие требования подразумевают не только контроль токсичности отработавших газов. Вспомните хотя бы причину появления безасбестовых тормозных колодок! Сегодня требуется резко ограничить испарение топлива из системы питания. Никакой бензиновой вони! И речь не только о недопущении прямых утечек топлива. Его пары из бака поступают в адсорбер (емкость с активированным углем), а оттуда – во впускной коллектор. Адсорбер продувается воздухом, а управляет процессом контроллер, по мере необходимости меняя время открытия клапана продувки. Если автомобиль стоит с работающим двигателем, работа клапана слышна (постукивание в моторном отсеке, кое-кого настораживающее).

Работа этой подсистемы оценивается параметром **TATEOUT** – коэффициентом заполнения сигнала продувки адсорбера. Параметр рассчитывается в процентах.

Клапан продувки – тоже исполнительный механизм (фото 4). Проверяем его сканером. Например, увеличим время открытия клапана (**TATEOUT** растет) и одновременно следим за параметром MOMPOS – положением иглы регулятора холостого хода. Если количество шагов уменьшается, значит, контроллер учел дополнительный (продувочный) воздух с парами топлива, поступивший из адсорбера. Выходит, клапан работоспособен, стучит не зря.

Калибровки системы управления двигателем хранятся в энергонезависимой памяти контроллера – изменить их при помощи сканера нельзя. Состояние системы фиксируется в виде букв и цифр и обозначается как **CHKSUMFL**. Вмешательство в настройки, скажем, с помощью программного обеспечения на персональном компьютере меняет эту контрольную сумму. Претензии владельца с «самопальными» настройками диагност вправе отвергнуть. Контрольная сумма меняется и при сбое программного обеспечения – это повлечет замену контроллера или его перепрограммирование. Наконец, в ряде случаев диагноста интересует, сколько времени – **TIME** отработала система управления двигателем – его фиксируют часы в контроллере. Отсчет времени идет только при работающем двигателе. Но… снятая клемма обнуляет время.

О других параметрах системы впрыска поговорим в дальнейшем. □



Клапан продувки адсорбера – возле воздушного фильтра (адсорбер «Калины» – около топливного бака).

РОЗЕТКА ПОД РУКОЙ

Владимир Арбузов

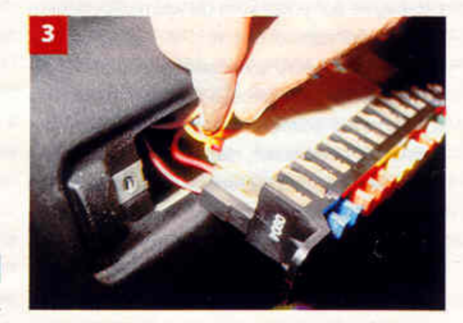
Прикуриватель на «ноль пятой» «Волге» упрятан так глубоко (фото 1), что воспользоваться им непросто даже на стоянке, тем более в движении. Легче, пожалуй, бросить курить.

Но ведь кроме своего прямого назначения, гнездо прикуривателя – это и розетка для множества дополнительных приборов: штурманской подсветки, питания радиостанции, зарядки телефона и т.д. Поэтому предлагаем установить дополнительный прикуриватель в более доступном месте – например, рядом с ручкой регулировки электрозеркал (фото 2).

Вся работа занимает полчаса – нужно лишь прорезать в пластике консоли отверстие диаметром 25 мм. «Плюс» прикуривателя можно подключить к свободному предохранителю на колодке (фото 3), но лучше подать независимое питание от батареи через дополнительный предохранитель, а подсветку подключить к колодке управления зеркалами (фото 4). □

ДОПУСТИМЫЕ ТОКИ НАГРУЗКИ МЕДНЫХ ПРОВОДОВ

Сечение провода, мм²	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,7	1	1,5	2	4	6	10
Допустимый ток, А	1,3	2,5	3,5	4	5	7	10	14	17	20	30	54


3


1


2


4

ТЕПЛЫЕ ДВЕРИ

Владимир Арбузов

Сколько ни топи «десятку», в хороший мороз «наружные» ноги в ней зябнут – от дверей тянет холодом. Особенно если в обивке зияют гнезда динамиков. Минувшая суровая зима сподвигла нас довести теплоизоляцию салона до приемлемой кондиции. Дело оказалось несложным, зато результат – весьма эффективный, а потому рекомендуем утеплиться, не дожидаясь новых холодов.

Идея – оклеить дверь под обивкой непродуваемым теплоизолятором. Лучшим для этой цели мы посчитали пенофол толщиной 3 мм (продается в магазинах строй-материалов). Снимаем обивку двери и заводскую полиэтиленовую пароизоляцию. По бумажному шаблону вырезаем теплоизолирующие прокладки, прикрепляем их по периметру двери скотчем. Прорезаем отверстия под ручки и рычаги, дополнительно закрепляем теплоизоляцию возле них и заклеиваем разрезы (фото 1). Остается поставить обивку на место.

На передних дверях полезно утеплить треугольники под зеркалами. Здесь можно использовать поролон подходящей толщины (фото 2).


2


1


1а

СИЛА ТРАДИЦИЙ

Алексей Макаров

Предыдущий репортаж о необходимой (увы!) доводке новенькой «Калины» не удалось завершить на оптимистической ноте – едва приступили к концовке, устрашающе загудела коробка передач при движении назад…

С этого места и продолжим. Собственно, причина характерного воя любому специалисту очевидна даже без разборки агрегата. Это один из результатов неправильного взаимодействия зубьев вследствие чрезмерных зазоров. Но почему этот вой появился после каких-то 3000 километров? Классическая отговорка некоторых работников родного автопрома: мол, не повезло – неудачно сложились допуски! Но поставим себя на место рядового автовладельца… Добиться положительного решения от гарантийщиков – не каждому хватит здоровья! А ремонтировать за свой счет – обидно и дорого.

Мы разобрали коробку: это аналог агрегата, которым оснащены «десятки», разве что в «калиновской» появился датчик блокировки включения заднего хода. Вещь полезная, но к нашему случаю никакого отношения не имеет. Виновники воя – на фото 1. Картина типичная – хоть учащихся заводского ПТУ учи! На зубьях шестерни заднего хода (на первичном валу) и промежуточной шестерни – признаки преждевременного износа: риски, задиры… Не рановато ли появились? Но факты – упрямая вещь. Пришлось покупать новые детали, а долго ли они прослужат, бог знает.

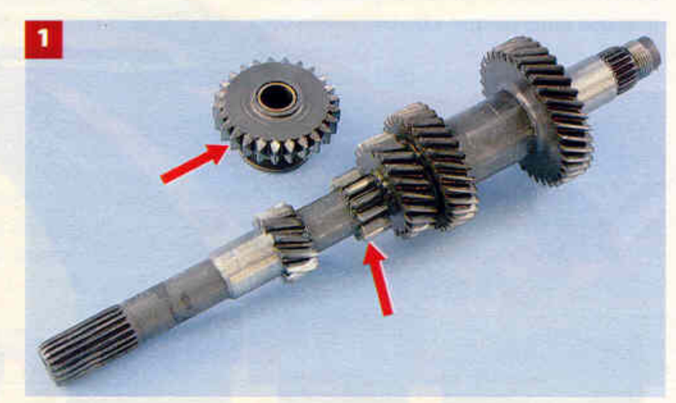
Занявшись столь серьезно трансмиссией, не могли оставить без внимания сцепление – оно уже давно «доставало» неспровоцированными рывками каждого, кто пытался мягко тронуться с места. Причины известны, но исправить, к примеру, кривую корзину – дело бесперспективное, посему заменили сцепление в сборе.

Были на машине и другие источники разноголосого пения… Уже после пробега 2500 км подали голос ступичные подшипники задних колес. «А с чего бы?» – удивится знаток «десяток»… и будет не прав. Отстал от жизни. Не знает, что на «Калине» вместо привычных двухрядных шариковых подшипников стоят двухрядные роликовые (фото 2). Такие (по крайней мере, в теории) лучше выдерживают повышенные динамические нагрузки на неровностях покрытия, более долговечны. Правда, с оговоркой: они крайне требовательны к точности изготовления и монтажа. Чуть завысив или занизив зазоры, вы получите проблемы: вспомним горький опыт владельцев «жигулей», а ведь там подшипники регулируемые. На «Калине» же зазоры зависят от затяжки ступичной гайки и упругой деформации внутренних колец (как это было и с шариковым двухрядным подшипником). Здесь требования к точности – высочайшие.

Видать, «ноу хау» еще недостаточно освоено. Мы же вернулись к проверенным временем шариковым подшипникам: эти не подведут.

После 4000 км заявили о себе шаровые опоры. Ну что тут скажешь – явно невезучий попался автомобиль! Пора вновь раскошеливаться. А ведь ездили аккуратно, даже дедовскому принципу обкатки последовали – не помогло…

С наступлением морозов подвел стартер. Не включался – слышались щелчки втягивающего реле, но муфта не зацеплялась с венцом маховика. Впрочем, неисправность устранили легко. Стартер (фото 3) здесь фирмы «Бош», но «добросовестные» немцы не смазали шлицы на валу якоря. Скопившаяся грязь застыла. Ремонт свелся к очистке и смазке. Не поленились заглянуть в «кишочки» планетарного редуктора – смазки и там почти нет. Нужны ли комментарии?



Венцы задней передачи (прямозубые) уже изношены.



«Ноу хау» как оно есть. Роликовое!



Стартеру «Бош» явно нехватало смазки.



Пластиковая крышка оказалась надежнее.

В апрельском номере речь шла о доводке подвески и рулевого управления. Дав на приработку деталей последнего 1000 км, мы отрегулировали механизм, следуя рекомендациям фирмы «Система технологий». Особенности электроусилителя, видимо, нуждаются в пояснениях. При работающем двигателе, как ни качай руль, стуков нет. Но после остановки двигателя мотор усилителя отключается от сети и появляется стук. Очевидно, проверять рулевой механизм нужно при работающем двигателе. (Интересно, а известно ли это инспекторам ГИБДД и прочим… проводящим техосмотр?)

Щетки стеклоочистителя мы заменили давным-давно, другую ахиллесову пяту конструкции устранить пока не удалось: поводки прижимают щетки неравномерно – остаются неочищенные участки. Малоэффективные одноструйные форсунки омывателя заменили двойными. Эти работают гораздо лучше.

А вот еще один пустячок, но полезный. Металлическая крышка масляной горловины двигателя выдающейся герметичностью никогда не отличалась. Но в продаже есть пластиковые крышки (фото 4). Вот такую мы и поставили. После 1500 км пробега вокруг горловины непривычно сухо – надолго ли? Ведь минус конструкции остался. На 16-клапанном моторе 1,6 л завод наконец-то применил резьбовую пробку с уплотняющим кольцом: просто и надежно. Надеемся, такую получит и восьмиклапанный мотор.

Ушедшая зима многим напомнила, что Россия – северная страна. О недостатках отопителей на российских (!) машинах говорилось тысячу раз. «Калиновский» агрегат, на первый взгляд, неплох: в 30-градусный мороз экипажу в салоне комфортно. Радиатор отопителя находится по соседству с местом крепления педали газа и, когда за бортом трескучий мороз, приятно подогревает ноги (особенно правую). Но ударит оттепель – кричи караул! При любом положении регулятора потоков воздуха ногам жарко, а перекрыть доступ жидкости в радиатор нечем – крана не предусмотрено. Мы подложили с обратной стороны щитка (фото 5) теплоизоляцию, это частично решило проблему.

Нельзя обойти вниманием и такую особенность мощного «калиновского» отопителя: в мороз градусов пятнадцать и ниже водитель вынужден периодически переводить рукоятку регулятора потоков воздуха из положения «в ноги» на «ветровое стекло». В положении «ветровое стекло – ноги» отопитель со своими задачами не справляется – либо обмерзают боковые стекла, либо ноги стынут.


С внутренней стороны щитка – теплоизоляция.


Эти хомуты потребовали подтяжки.

Пока возились с отопителем, нашли место утечки антифриза. Хомуты шлангов отопителя в моторном отсеке (фото 6) пришлось подтянуть. Сама же система охлаждения работает без замечаний. После пуска даже в 30-градусный мороз мотор быстро прогревается и в движении стрелка указателя температуры постоянно держится в оптимальной зоне, хотя никаких картонок между радиатором и его решеткой мы ни разу не клали.

Обогрев заднего стекла (с учетом ремонта, описанного в мартовском номере) работает нормально.

Закончим разговор анонсом перспективной темы: это генератор. Не самое сильное звено электрооборудования. Если при работающем на холостом ходу двигателе включить габаритные огни, ближний свет и вентилятор отопителя, начинаются автоколебания – гуляют обороты вентилятора, с этой же периодичностью то разгорается, то меркнет свет.

Похоже, нам предстоит еще немало повозиться… □

КОММУНАЛЬНАЯ РЕФОРМА

Геннадий Непряжин

Если владелец «жигуленка» захочет изменить алгоритм работы стеклоочистителя по образцу машин «восьмого» семейства, предлагаем воспользоваться нашим опытом. Замечу: просто взять и поставить реле дворников 2108 на «классику» нельзя – много несоответствий.

Мы поступили так. Узел коммутации на электродвигателе дворников «классики» (фото 1) перепаяли с учетом того, что в исходном положении щеток контакты 3 и 4 (рис. 1) должны быть разомкнуты. Контакт 1 (показан стрелкой) для нашей затеи лишний – его отпаянный провод (зеленый) сразу изолируем. А теперь взгляните на правую часть рис. 1, чтобы понять, как при помощи дополнительного пятиконтактного реле и перепаянного узла можно сымитировать на «классике» работу электродвигателя 2108, размыкателю которого исполнительная группа такого реле полностью соответствует. Контакт 85 нового реле будет (через соединительную колодку – об этом ниже) соединен с контактом 4 на электродвигателе, как видно в окончательной схеме на рис. 5.

Все остальные операции ведем в салоне. Сняв щиток приборов, получим доступ к разъемам подрулевого переключателя. На фото 2 это поз. **6** – шестиконтактный разъем, показанный стрелкой в правой части снимка. Теперь вынем штатное реле дворников – оно под накладкой внизу левой передней стойки. Освободившийся от реле разъем (рис. 2) вместе с пучком проводов стоит поднять повыше для удобства последующей работы. Из этого разъема удаляем провод с контактом 4. Он нам понадобится в другом месте – в дальнейшем будет подключен на контакт 2 мотора дворников (см. **А** на рис. 5).

Следующий шаг. Провод, идущий от размыкателя электромотора дворников на контакт 3 разъема, оставшегося от штатного реле (см. рис. 2), должен коммутироваться (через подготовленную ответную часть) с контактом 85 нашего дополнительного реле. В результате переподключения (**Б** на рис. 5) контакт 85 получает связь с контактом 4 электродвигателя. На контакт 86 поступает «плюс» от зажигания.

Для решения поставленной задачи понадобится купить и «восьмое» реле дворников. Оно войдет в подсборку, показанную на рис. 3 и на фото 2. К разъему реле дворников 2108 (поз. **3** на фото 2) практически один к одному подходит шестиконтактный (с клеммами «мама») разъем «жигулевского» подрулевого переключателя (рис. 4) – см. поз. **2** на фото 2. В этой же подсборке участвует колодка разъема, оставшегося от штатного реле дворников (поз. **1**), – с четырьмя контактами. Она перекочевала из стойки под панель приборов. Пучок проводов, раньше уходивший к низу стойки, вытянули наверх. Теперь на контакт 4 этого разъема при включении омывателя будет подаваться «плюс», что обеспечит несколько взмахов щеток.

Первым делом доработаем разъем (поз. **6** на фото 2) подрулевого переключателя (на жгуте, идущем из салона под капот). Он такой же, как у «восьмого» реле на рис. 4. Вынув из разъема пе-

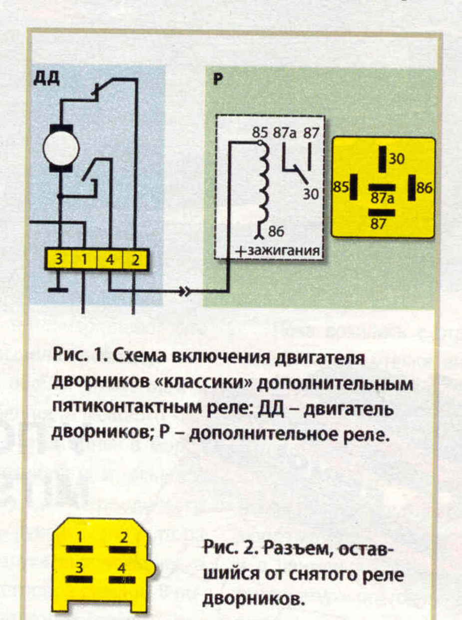


Рис. 1. Схема включения двигателя дворников «классики» дополнительным пятиконтактным реле: ДД – двигатель дворников; Р – дополнительное реле.

Рис. 2. Разъем, оставшийся от снятого реле дворников.

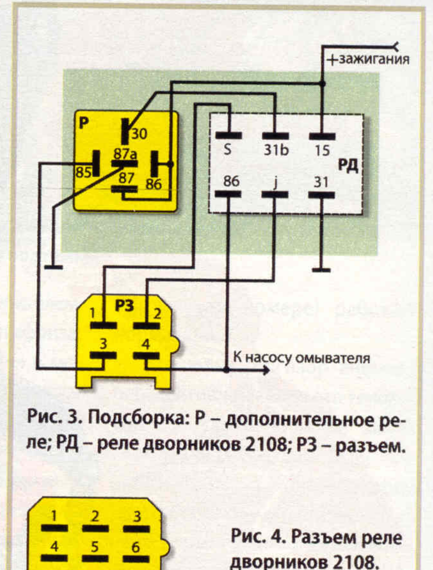
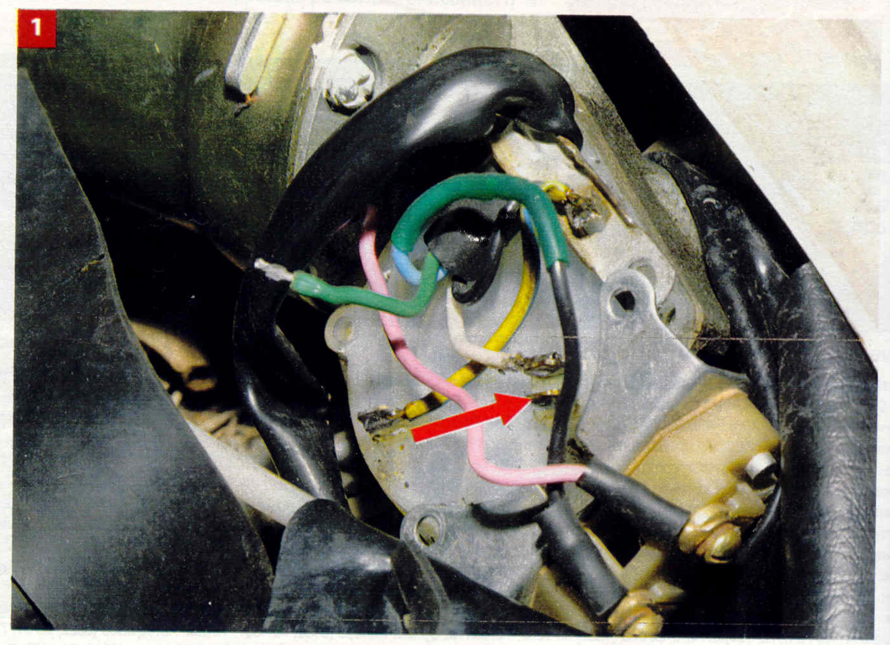


Рис. 3. Подсборка: Р – дополнительное реле; РД – реле дворников 2108; РЗ – разъем.

Рис. 4. Разъем реле дворников 2108.

Провода на двигателе «классических» дворников. Зеленый провод, аккуратно отпаяв, следует надежно заизолировать – например, термоусадочным кембриком. Пайку и крепление остальных проводов тщательно проверить. Стрелкой показан освободившийся контакт.



реключателя провода с контактами 4, 5 и 6 и объединив их, соединим с проводом, извлеченным ранее из четырехконтактного разъема – см. **А** на рис. 5. Тем самым составим питающую цепь мотора.

Включение омывателя надо организовать по-другому – штатная схема (с управлением по «минусу») уже не подходит. Один провод моторчика насоса соединим с «минусом». Второй же идет в салон – на двухконтактный разъем омывателя (поз. 5 на фото 2) под щитком приборов. На один из этих двух контактов должен поступить «плюс» зажигания, другой надо соединить дополнительным проводом с моторчиком, а также со знакомым уже контактом 4 колодки от прежнего реле (рис. 3). На принципиальной схеме (рис. 5) – это цепь, связывающая «+» моторчика омывателя с контактом 86 «восьмого» реле, а на фото 2 – светло-голубой провод. Теперь при подаче «плюса» на контакт 4 сработает омыватель, а дворники совершат три-четыре взмаха. Проверьте это.

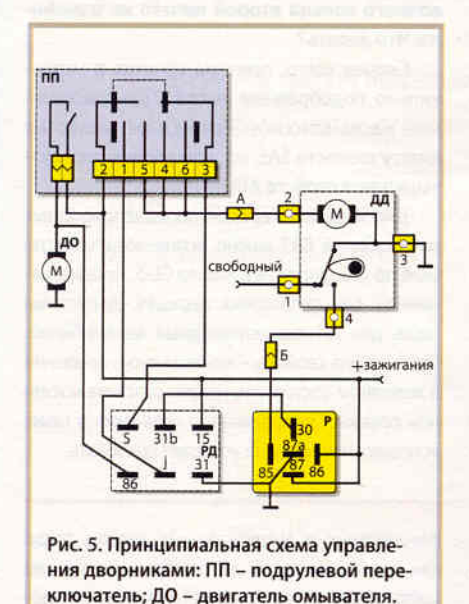
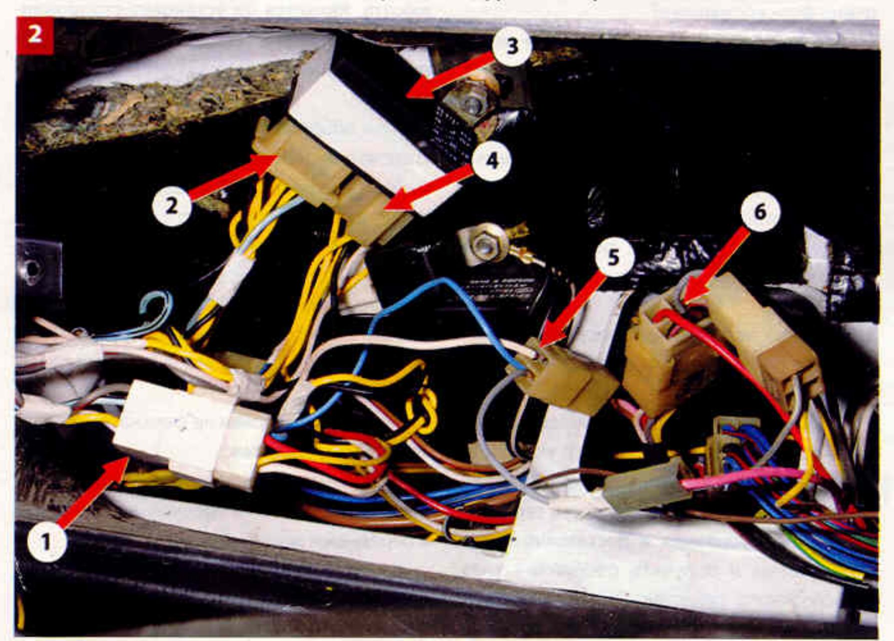


Рис. 5. Принципиальная схема управления дворниками: ПП – подрулевой переключатель; ДО – двигатель омывателя.

Стеклоочиститель готов к работе, можете пользоваться. Возни не так уж много, а положительная сторона очевидна – цена переделки ничтожная, необходимых (в том числе при отказе) запчастей всюду полно. Но есть и альтернативная возможность. В продаже теперь встречаются специальные реле того же назначения, что у нас, – преобразовать алгоритм работы «классических» дворников. Перепаивать ничего не придется, есть регулируемая пауза. Несомненные плюсы. Но такое реле в несколько раз дороже родного «восьмого», а главное – купить его сложно. Минус серьезный.

Кстати, нынче продаются и «восьмые» реле дворников с паузой. Включается такое в цепь, как и обычное, – вставив его в собранную нами цепь, вы получите те же потребительские качества, что и со специальным реле, упомянутым выше. □

Разъемы и реле под приборной панелью: 1 – четырехконтактный разъем «подсборки»; 2 – шестиконтактный разъем; 3 – реле дворников 2108; 4 – стандартный пятиконтактный разъем; 5 – разъем управления омывателем; 6 – разъем подрулевого переключателя.



На ВАЗе:

СЕРГЕЙ МОХНАТКИН отдел специальных испытаний (1, 2)

АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО отдел доводки трансмиссии (3, 4)



1. У меня ВАЗ-2110, купленный с рук, в авариях вроде не бывал. Однако на ходу тянет влево. При проверке установки колес отклонений не нашли. Что может вызвать такое поведение машины?

Увод автомобиля в сторону нередко обусловлен завышенными значениями силовой неоднородности шин передних колес (так называемый конусный эффект). Этим зачастую грешат покрышки отечественного производства (качество импортных, как правило, выше).

Для уточнения диагноза поменяйте местами передние колеса. Если направление увода изменится на противоположное – значит, проблема именно в покрышках. Тогда попробуйте путем перестановки подобрать для передка лучшую шину из задних.

Если шины куплены в магазине, то описанное явление – серьезный повод для их замены в соответствии с гарантией производителя.

2. Некоторые производители шин указывают оптимальные значения давления в них, которые отличаются от приведенных в руководстве по обслуживанию автомобилей ВАЗ. На что в таких случаях ориентироваться?

Производители покрышек могут рекомендовать то или иное давление в шинах в зависимости от нагрузки, имея в виду их работоспособность. Такая информация в большей степени предназначена для служебного пользования, нежели для владельцев автомобилей.

Пользоваться следует рекомендациями автозавода (это касается не только ВАЗов). Ведь оптимальные значения давления подбираются, исходя из характеристики конкретной модели автомобиля (управляемость, устойчивость, расход топлива, плавность хода, долговечность и т.п.).

3. После пуска ВАЗ-2114 в холодную погоду слышен шум, который пропадает при выжиме сцепления, а также после прогрева. Чем он вызван?

Причин для беспокойства нет. Шум при работе коробки передач вызван не ее дефектом, а повышенным уровнем крутильных колебаний двигателя, который в холодном состоянии работает менее устойчиво.

4. Залил в коробку передач ВАЗ-2109 масло «ЛУКойл» с индексом вязкости SAE 85/90. Вторая передача стала включаться с хрустом, пока масло не прогреется. Замена муфты первой-второй передач и блокировочного кольца второй ничего не изменила. Что делать?

Скорее всего, причина кроется в неправильно подобранном масле. Трансмиссионные масла классифицируются не только по классу вязкости SAE, но и по уровню эксплуатационных свойств API.

Для коробок передач переднеприводных автомобилей ВАЗ важно использовать масло GL-4 по стандарту API. Масло GL-5, предназначенное для гипоидных передач, допустимо лишь для КП заднеприводных автомобилей. Одно из его свойств – повышенное, особенно в холодном состоянии, усилие разрыва масляной пленки. Синхронизатор «девятки» в таких условиях попросту не успевает сработать.



На ГАЗе:

МИХАИЛ КАЛЕДИН бюро электрооборудования (1)

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН расчетно-аналитический отдел (2, 3)

АРТЕМ ПОПЕНКО КО грузовых автомобилей (4)



1. На ГАЗ-3110 с двигателем ЗМЗ-4062.10 вместо МИКАС-5.4 поставили МИКАС-7.1. Двигатель не заводится. В чем наша ошибка и как ее исправить?

Вероятно, вы установили МИКАС-7.1.241.376300-31 . В этом случае необходимо установить датчик массового расхода воздуха 20.3855000 и доработать жгут проводов по соответствующей схеме электрооборудования, заменив его разъем. При этом у вас останутся два лишних провода. Другой вариант – установить МИКАС-7.1.241.376300-01. Тогда в схеме ничего менять не придется.

2. На «Волге», как известно, два радиатора – масляный и водяной. Со вторым все ясно. А зачем нужен первый – ведь обходятся без него многие двигатели, в том числе очень форсированные?

Система смазки двигателя «Волги» включает масляный радиатор – это обеспечивает нормальную эксплуатацию автомобилей в различных климатических зонах. В частности, поддерживается вязкость масла, приемлемая для работы некоторых узлов (например, гидротолкателей). На других двигателях подобные проблемы решены иными средствами.

3. Видел на автосалоне «Волгу»-купе. Появится ли она в продаже и когда – хотя бы предположительно?

В 2004 году на автосалоне в Москве ОАО «ГАЗ» представило «Волгу»-купе с укороченной базой. Для того чтобы продавать такие автомобили, необходимо провести сертификационные испытания в достаточно большом объеме и получить одобрение типа транспортного средства. Эти испытания и подготовка производства требуют больших финансовых и материальных затрат, тогда как заявок на такой автомобиль поступило мало. Поэтому дальнейшего развития проект не получил.

4. В инструкциях приводятся габаритные размеры автомобилей – длина, ширина, высота. Является ли установка стационарного, несъемного багажника на крышу, допустим, «Соболя» нарушением этих параметров?

При оборудовании цельнометаллических «газелей» и «соболей» багажными отделениями, размещенными на крыше, должны выполняться следующие условия:

– общая габаритная высота автомобиля над уровнем дороги не должна превышать 2600 мм (при нагрузке, соответствующей полной массе), что сохраняет парусность боковой поверхности кузова в допустимых пределах;

– масса надстройки не должна превышать 150 кг (включая багаж);

– автомобили должны быть оборудованы стабилизаторами поперечной устойчивости в передней и задней подвесках;

– надстройка должна быть надежно закреплена на крыше, а схема крепления согласована с ОАО «ГАЗ».



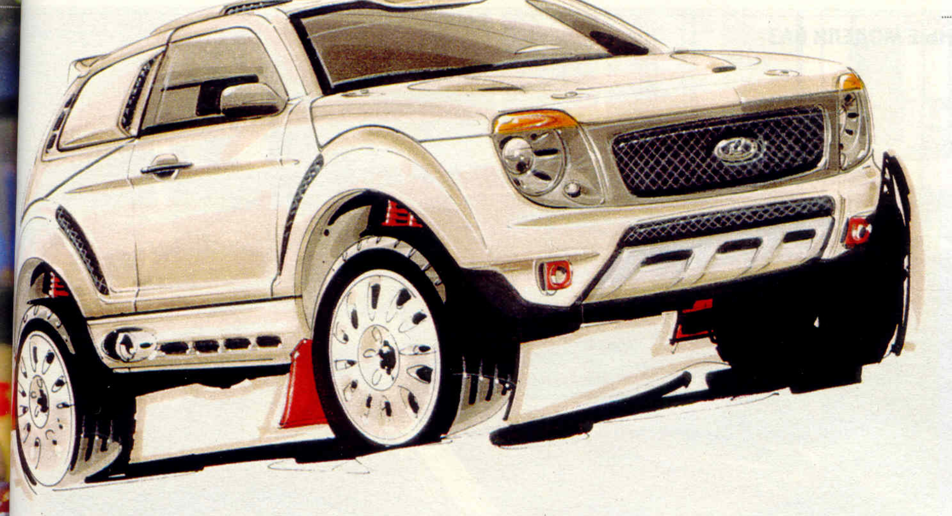
СТРАТЕГИЯ НОВОГО ЭТАПА

Владимир Артяков, председатель совета директоров ОАО «АВТОВАЗ»

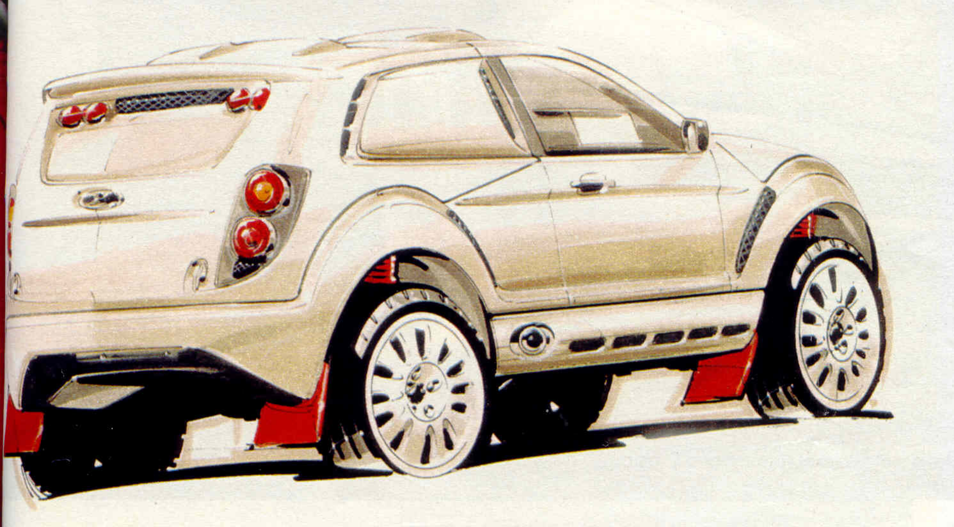
Летом нынешнего года в истории Волжского автомобильного – важная дата. Сорок лет назад было принято решение о строительстве самого мощного и современного в стране завода в Тольятти. Конечно, мы готовим торжества и... презентацию во многом необычного автомобиля. Он примет участие в труднейшем соревновании – ралли «Дакар-2007»! Тем самым будет дан старт и новому этапу в развитии предприятия.

Мы убеждены, что мощнейший завод, выпускающий почти миллион машин (в прошлом году сделали 961 тысячу автомобилей и машинокомплектов), должен участвовать в престижных международных соревнованиях. И не просто участвовать. Возвращаясь на трассу «Дакара» (в 1990-х в ралли стартовали «нивы» и полноприводные «восьмерки» – **ред.**), мы нацелены на достойный результат, причем не только ради спортивных и имиджевых задач.

Конечно, автомобиль для марафона построим по гоночным канонам: с легкими панелями кузова на пространственной раме. Часть агрегатов будут им-



Дизайнерский эскиз автомобиля для ралли «Дакар». Некоторое стилистическое сходство с классической «Нивой» ВАЗ-2121 не случайно. Скорее всего, черты спортивного автомобиля в перспективе унаследует и серийный.



портными. Но в дизайне раллийного автомобиля, в некоторых технических решениях – задел на будущее, движение к серийному вседорожнику, который со временем придет на смену «Ниве» ВАЗ-21214. Это – одно из главных направлений на перспективу. А пока мы не намерены отказываться от заслуженной «Нивы»: спрос, а значит и потенциал модели не исчерпаны.

Энергичный импульс необходим и для развития новейшего семейства «Лада-Калина». Уже этим летом начнется выпуск «Калины» с кузовом хэтчбек и 1,4-литровым двигателем. Версия с таким мотором должна привлечь покупателей экономичностью (по сравнению с ныне применяемым 1,6 л). Кроме того, готовя эту модификацию, мы, конечно, думали и об экспорте. Чуть позже хэтчбека появится универсал.

Вообще, платформа «Калины» спроектирована так, что подходит для самых разных модификаций: от купе до микровэна, в том числе с полноприводной трансмиссией. Расширение модельного ряда пока сдерживается недостатком площадей для нового технологического оборудования. Но это проблема вполне решаемая, причем в обозримые сроки.

Применительно к «Калине» мы очень плотно занимаемся дизелями.

ОТ РЕДАКЦИИ

Разговор о перспективных моделях ВАЗа председатель совета директоров Владимир Артяков и главный редактор «За рулем» Петр Меньших начали еще на автосалоне в Женеве, в окружении новинок мирового автопрома. Сверкающие концепты и уже серийные машины (а ведь некоторые из них год-полтора назад казались столь же неземными!) – хороший повод поразмышлять о будущем отечественных производителей.

Легкой жизни у крупнейшего российского завода, конечно, не будет. Но ведь конкуренция – хороший стимул к воплощению интересных проектов в жизнь. Остается пожелать новому руководству завода достойных результатов на спортивном, конструкторском, технологическом «спецучастках». А вам, читатели, обещаем и впредь оперативно рассказывать обо всех новинках ВАЗа. Главное, чтобы они – были!

Это лишь один из эскизов – первое приближение к будущему автомобилю С-класса.

Образцы с импортными моторами уже проходят испытания. Но окончательного решения пока не приняли, поэтому говорить о дизельной версии подробнее рановато. Зато другая новинка, что называется, у порога: летом дилеры получат первые «приоры» с кузовом седан. Их будем выпускать с 1,6-литровыми 8- и 16-клапанными двигателями, знакомыми по машинам «десятого» семейства. Но «Приора» не вытеснит его с конвейера, а дополнит модельный ряд ВАЗа. Устроившись за рулем, покупатель сразу поймет, что новинка современней, просторней, комфортабельней нынешних тольяттинских моделей этого класса. Кстати, электроусилитель руля для «Приоры» – базовое оборудование. Предусмотрена возможность установки двух подушек безопасности. Но они пока будут опцией, ведь цена пары – около 600 долларов. Следующий шаг в развитии семейства «Приора» – хэтчбек и универсал.



При проектировании нового автомобиля ВАЗ широко применяют компьютерное моделирование. Перспективная модель уже прошла различные, правда, пока виртуальные, тесты на пассивную безопасность.

В более дальней перспективе – совершенно новая платформа, соответствующая европейскому классу С. Она будет удовлетворять строжайшим требованиям безопасности, которые в Старом Свете вступят в силу в 2010 году. Уже сейчас идет работа над несколькими кузовами, к осеннему Московскому международному автосалону появится первый автомобиль. Причем не концепт-кар, а ездовой прототип.

Мы понимаем: без привлечения иностранных партнеров на российской технологической базе не удастся сде-

Первый кузов ВАЗ-2116 – автомобиль С-класса и его создатели.



Ближайшая новинка ВАЗа – «Лада-Приора» совсем скоро появится в автосалонах.

лать современный, отвечающий всем требованиям автомобиль. В проектировании и доводке машин нового семейства ВАЗ намерен сотрудничать с зарубежными компаниями, в первую очередь инжиниринговыми и дизайнерскими.

В перспективе на новой платформе можно создать обширное семейство, в том числе полноприводный универсал с увеличенным дорожным просветом, мини-вэн, вседорожник класса SUV. Именно его внешние черты, кстати, перекликающиеся со стилистикой популярной «Нивы», найдут отражение в машине для ралли «Дакар».

Новое семейство, разумеется, потребует создания современного высокотехнологичного производства. Работа уже началась, на нее уйдет три-четыре года.

И, наконец, вскоре начнем проектировать вседорожник более высокой, чем у «Нивы», проходимости. Этот крепкий автомобиль задуман в первую очередь как полевой, армейский. Поэтому строить его будем сообразно специфическим требованиям военных. Со временем, видимо, появится и гражданская версия.

Отдаленные планы, конечно, еще предстоит корректировать, откликаясь прежде всего на требования рынка. Главное: стратегические направления развития ВАЗа определены. Мы нацелены на конкретные, заметные результаты отнюдь не только в спорте, но главное – в создании серийных массовых моделей. □

этой даты, вообще не должен ни о чем хлопотать: утилизацию в специально оборудованных и сертифицированных центрах безвозмездно выполняет изготовитель. Ясно, впрочем, что стоимость процедуры аккуратно спрятана в цене автомобиля.

Производителям хотелось бы минимизировать и эти расходы, поэтому в последнее время ими предпринят ряд технологических новаций, облегчающих именно разборку и утилизацию. (Кстати, в скором времени доля узлов, подлежащих переработке, достигнет 95%!) В общем – меньше неразборных и трудноразбираемых соединений, больше перерабатываемых пластиков и т.д. Результаты не заставили себя ждать. Вот, например, итоги «отхожего промысла» в немецком отделении «Форда» за 2004 год: на переработку отправлены 2,8 млн. л масла, 1,3 млн. л остатков из масляных и топливных фильтров, 183 тыс. л «тормозухи», 141 тыс. л антифриза и стеклоомывателя, 3 млн. кг покрышек, 833 т аккумуляторов, 766 т стекол, 590 т пластиковых бамперов, 254 т древесины и 4800 кг стиропора. Не слабо? □

Перво-наперво «сапер» произведет подрыв пиропатронов.



Вклеенные стекла вырежут по периметру специальным инструментом.



Обивочные материалы прессу не отдадут.





Салон заполнится тальком и дымом, который тут же отсосут. Неужели и его на переработку?

Перед прессованием манипулятор безжалостно вырвет, вероятно, отказавшее сердце.



Местный афрогерманец заботливо их рассортирует.

Из двигателя, трансмиссии и даже амортизаторов сольют все!





Наконец, будет демонтирован содержащий драгметаллы нейтрализатор. Прощай, «Мини»…

Типовая процедура утилизации:
- осмотр
- калькуляция
- выдача технологической карты
- нейтрализация пиротехнических устройств
- слив жидкостей
- демонтаж вредных компонентов (батарей, галогенных лампочек и т.п.)
- демонтаж отделочных материалов
- демонтаж силового агрегата и трансмиссии
- прессование
- измельчение
- сортировка

ДОМ ЗА СПИНОЙ

Юрий Нечетов

Как-то в Германии субботним утром довелось оказаться близ Боденского озера. Многополосное шоссе, ведущее к природному парку, забили прицепы-караваны и здоровенные автокемперы. У многих на крыше лодки, доски для виндсерфинга, сзади – велосипеды. Среди этих белоснежных громадин обычные легковые машины просто терялись. Такое впечатление, что началось великое переселение народов! Это любители «караванинга» отправились поближе к природе. Такой вид отдыха очень популярен в Европе, а с недавних пор станции по прокату и продаже подобной техники появились и в России.

КАРАВАН

В современном понимании это жилой прицеп к легковому автомобилю; другое название – трейлер. Компактные модели массой 500–800 кг рассчитаны на двух-трех человек и оборудованы лишь небольшой кухней с плитой и мойкой, газовым баллоном, аккумулятором. Более комфортабельные при той же вместимости позволяют стоять внутри в полный рост, весят 800–1000 кг, снабжены холодильником, обогревателем, туалетом, иногда душем.

Модели массой 1000–1500 кг для четырех-пяти человек располагают тем же набором, но обычно имеют две группы сидений, раскладывающихся в спальные места. Большие двухосные трейлеры в Европе встречаются реже и при той же вместимости отличаются высоким комфортом – здесь есть и автономный генератор, и спутниковое телевидение, и многое другое.

Каравану нужен тягач – обычный легковой автомобиль, вседорожник, минивэн. Учитывая большие вес и аэродинамическое сопротивление прицепа, буксировщик должен быть достаточно мощным и не слишком легким. Например, располагая 1,6-литровым мотором, лучше ограничиться трейлером в 1000 кг, 1,8 л – 1200 кг; 2,0 л – 1500 кг; 2,4 л – 1800 кг. Зависимость, разумеется, приблизительная, а более точно допустимую массу прицепа указывают в инструкции к автомобилю. Естественно, тягач должен быть оборудован шаровым тягово-сцепным устройством и специальным электроразъемом для караванов. Последний часто имеет 13 контактов и отличается от более привычного нам 7-штырькового.

Двухместный «Хюмер» (Hymer Van 522) на шасси «Форда-Транзит» с 2-литровым турбодизелем. Размеры 5970x2070x2750 мм, полная масса 3500 кг. В корме гараж объемом 2,45 м^3 для пары велосипедов или скутера, на которых можно отправиться в город или по окрестностям кемпинга. Над гаражом – большое спальное место.



Четырехместный караван «Эриба» (Eriba) серии «Туринг GT» вполне по силам легковому автомобилю С-класса. Средняя часть крыши поднимается, чтобы внутри было удобнее передвигаться. Под дверью откидывающаяся подножка, в углах выдвижные опоры для фиксации на стоянке. Впереди справа – люк для кассеты биотуалета.

Караван «Бюрстнер» (Burstner Belcanto 460 TL). Размеры 7100x2300x2570 мм, масса 1500 кг. Индекс TL означает вариант планировки – две группы сидений в носу и корме раскладываются в четыре комфортабельных спальных места. На борту – решетки вентиляции для радиатора холодильника. В России эта модель стоит 16 430 евро ($19 700).





«Ротек» (T.E.C. RoTEC) на шасси переднеприводного «ФИАТ-Дукато» – из числа наиболее компактных и недорогих альковных кемперов. При длине всего 5600 мм здесь четыре спальных места и полный набор оборудования. В Европе машины такого класса стоят от 30 тыс. евро, а суточная аренда в «низкий» сезон обойдется от 40–50 евро.

ВАШИ ПРАВА

Для езды с караваном или на кемпере достаточно водительской категории «B». При этом в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1396 от 15 декабря 1999 г. масса прицепа не должна превышать массу автомобиля-буксировщика, а полная масса автопоезда не должна быть выше 3,5 т. Категории «C» или «E» понадобятся лишь владельцу тяжелого вседорожника с большим караваном на буксире или водителю здоровенного кемпера массой больше 3,5 т. Еще одно обычное условие – арендовать такую технику может лишь водитель не моложе 21–23 лет.



Большие караваны часто делятся на несколько комнат-отсеков и по комфорту мало уступают небольшой квартире. В кемпинге караван подсоединяется к электросети. Стол в обеденной зоне, как правило, опускается, образуя просторное спальное место для двух-трех человек.

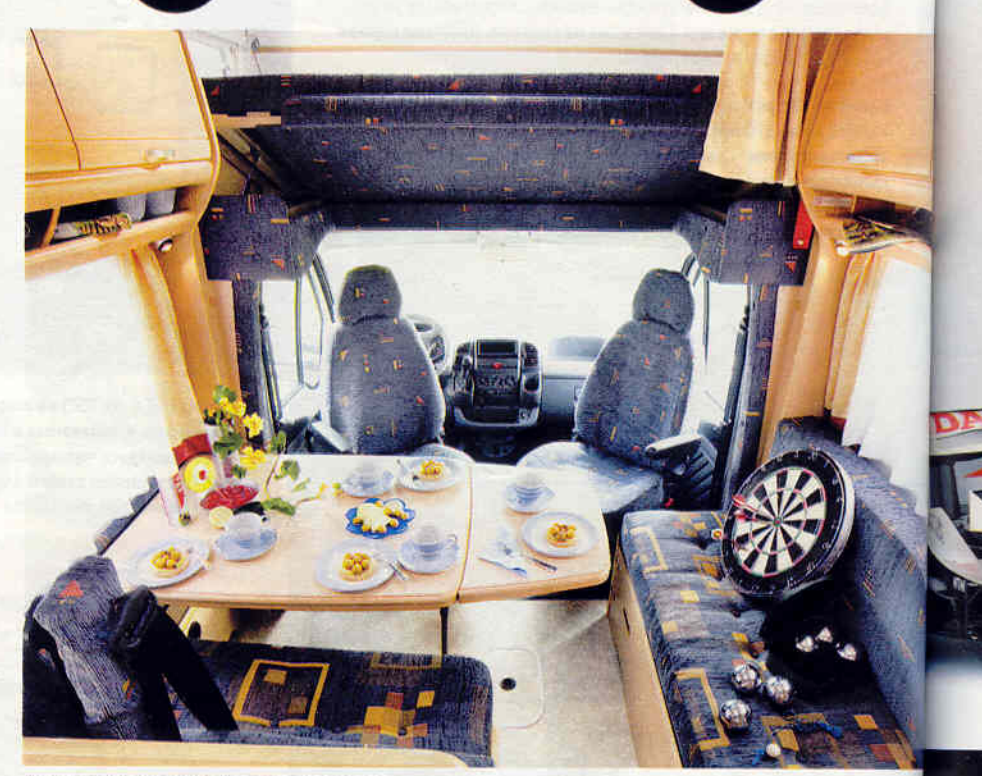
Типичная планировка четырехместного жилого фургона с высокой крышей. Пара передних кресел поворотные, на ночь раскладывается диван, наверху еще одна кровать. В корме, где расположены кухня и санузел, пол выше, под ним багажные отсеки, баки для воды и отходов, другое оборудование.

АВТОКЕМПЕР

Кроме прицепов-караванов, существуют оборудованные для проживания самоходные автокемперы (от camp – лагерь). Здесь встречаются необычные конструкции на базе пикапов, армейских грузовиков, похожие на автобусы громадные 12-метровые дворцы на колесах... Однако наиболее распространенным фундаментом для дома на колесах служат легкие грузовики – «Фольксваген-Транспортер» и LT, «ФИАТ-Дукато», «Форд-Транзит» или «Мерседес-Спринтер».

Неприхотливым путешественникам предназначены переоборудованные стандартные фургоны – как правило, два спальных места под низкой крышей, четыре – с подъемной или высокой. Из оснащения – плита, холодильник, бывает автономный обогреватель, бойлер с горячей водой. Общий недостаток – некоторая теснота внутри из-за сравнительно небольших размеров исходного фургона. Зато такие кемперы динамичны и маневренны.

Другой полюс комфорта и цены занимают интегрированные модели, использующие только шасси или даже переднеприводный силовой модуль серийной модели, на которые «надет» специально сконструированный просторный кузов из трехслойных сэндвич-панелей. В нем необязательно будет много коек, зато можно организовать отдельную спальню с диваном, раздельные душ и туалет, камин, побаловать владельца хрустальными люстрами и даже отделкой ценным камнем. На ночь потолок водительской кабины опускается и образует дополнительное двухместное ложе. Длина



Для увеличения жилой площади в компактных моделях автокемперов передние кресла делают поворотными, а верхнюю двухместную кровать в альковных моделях – подъемной. На задних местах привязные ремни – в движении пассажиры должны быть пристегнуты.



Громадный трехосный «Бюрстнер» (Burstner Elegance 821) размерами 8210x2280x2810 мм весит 5000 кг и требует водительского удостоверения категории «С». Шестиместный автомобиль построен на шасси «ФИАТ-Дукато» с турбодизелем 2,8 л. Цена в России – 96 294 евро ($115 600).

Один из наиболее компактных интегрированных кемперов «Хюмер» (Hymer Exsis). Размеры 5450x2060x3050 мм, полная масса 3000–3850 кг. В зависимости от компоновки вмещает трех-четырех человек. Есть туалет, умывальник, водяной бак на 100 л, два газовых баллона по 11 кг, отопитель, бойлер.

машин колеблется от 5,5 до 8–9 м, встречаются трехосные модели.

Между этими крайностями располагаются полуинтегрированные и альковные модели – те и другие заимствуют не только шасси, но и кабину исходного грузовика, из которой можно пройти в жилой отсек. В полуинтегрированных моделях обычно два-четыре спальных места, альковные дополнительно предлагают еще и двухместные «антресоли» над кабиной. Альков увеличивает высоту автомобиля примерно до 3 метров – такой не на всякую легковую стоянку заедет. Кроме того, значительное аэродинамическое сопротивление снижает крейсерскую скорость на 10–20 км/ч в сравнении с более обтекаемыми моделями.

ЧТО, КАК, ПОЧЕМ?

Основное достоинство и отличие автокемпера – на нем можно ехать безостановочно, пользуясь на ходу всеми благами цивилизации. В караване перевозка людей запрещена, так что путешествовать придется в автомобиле-тягаче. Но комфорт и стоит соответственно, в России «бэушные» караваны продают от $4 тыс., новые – от $15–20 тыс. Автокемпер дороже в три–пять раз – $12–20 тыс. за ходовую модель в нормальном состоянии, $60–80 тыс. за новую. Однако покупать такое чудо техники, чтобы пользоваться два-три раза в год, необязательно, выгоднее взять напрокат от 1000 рублей в сутки за караван и от 3000 рублей за кемпер. На прокатных станциях обычно предлагают вполне свежие машины в хорошем состоянии и европейский уровень сервиса.

Путешествие со своим домом значительно более комфортабельно в сравнении с обычным автомобильным, если бы не одно «но»: нужна инфраструктура, или попросту – место в кемпинге с розеткой, краном, простите, сливом... К сожалению, в России индустрия караванинга пока в зачаточном состоянии – в лучшем случае расположитесь на огороженной стоянке.

Другое дело поездка за границу, например в Европу. Компанией из нескольких человек путешествовать в кемпере или караване заметно дешевле, чем просто на автомобиле, не говоря уже о самолете. Скажем, недорогая гостиница для семьи из четырех человек обойдется примерно в 60–80 евро и такую еще надо поискать. Аренда каравана стоит лишь 30–50 евро, а добравшись до интересного места, можно на несколько дней стать в кемпинг, что обойдется в дополнительные 10–20 евро. Арендовать автокемпер, конечно, дороже, но по соотношению затрат и уровня комфорта он тем не менее значительно превосходит автомобиль.

Впрочем, караванинг – не столько способ экономить деньги, сколько возможность тратить их с максимальной свободой и удовольствием. □

Редакция благодарит за помощь компании «АВТО ТРЭВЕЛ» и ITM.

КОНВЕЙЕР УЛУЧШЕНИЙ

Сергей Мишин

В автосалонах вот-вот появится «Калина-119»-хэтчбек. При освоении новой модели учитывают все замечания потребителей, потому изменения, введенные на хэтчбеке, перекочуют на другие модели семейства – инженеры называют это «обратной унификацией». Поэтому все, о чем мы расскажем, появится и на седане, а значительная часть – на «самарах» и «десятом» семействе.

ДВИГАТЕЛЬ

Главное нововведение – замена шестнадцатиклапанного двигателя объемом 1,6 л на 1,4. То есть вместо обещанных ранее моделей 11186, 11196 и 11176 появятся 11184, 11194 и 11174.

Напомним вкратце, что меньший мотор отличается от прежнего в первую очередь облегченной шатунно-поршневой группой (около 400 граммов для одного цилиндра), что позволило снизить механические потери.

Мощность малого мотора останется очень близкой к большому. То есть машина не потеряет в максимальной скорости и динамике разгона. Зато новый мотор менее вибронагружен, а значит, есть выигрыш в комфорте. Следующая задача, над которой работают специалисты АВТОВАЗа, – увеличение ресурса двигателя со 150 до 200 тыс. км пробега. И самое главное – автомобиль обещает стать более экономичным.

В нынешнем году все седаны и хэтчбеки «Калина» будут оснащать только восьмиклапанными моторами 21114 и тринадцатидюймовыми колесами (индексы машин 11183 и 11193). Кстати, первые «калины» делали под Евро III, но с начала этого года вышло послабление – сейчас они соответствуют лишь Евро II, поскольку эти нормативы вводят в России только с июля. Временное отступление подразумевает упрощение работы электронной системы управления двигателем, а значит, снижение цены: не нужен второй датчик кислорода, датчик неровной дороги, отсутствует сложная система самодиагностики, да и сам нейтрализатор содержит меньше драгметаллов.

Удлинен брызговик двигателя – теперь он закрывает весь моторный отсек, а не только его переднюю часть. Это улучшит аэродинамику автомобиля, а значит, в какой-то мере снизит расход топлива. К тому же на брызговике будет шумоизоляция, что поможет снизить уровень внешнего шума.

Маслозаливная горловина двигателя получила резьбу и новое уплотнение – пробка теперь герметична. Надежнее стал фиксатор упора капота, усилен кронштейн генератора.

ТРАНСМИССИЯ И ПОДВЕСКА

Первые «калины» без нагрузки выглядели излишне высокими: конструкторы в какой-то степени решили потрафить любителям проставок в задней подвеске и постарались заранее поднять машину. Но теперь клиент желает пониже. Задние пружины укоротили на 15 мм, но это повлияло лишь на положение кузова снаряженного автомобиля, а на величине дорожного просвета никак не отразилось – он остался прежним даже при полной нагрузке.

Трос сцепления с «автоматом» регулировки положения педали перестал издавать щелчки при выжиме – найдено бесшумное конструктивное решение. Поработали над снижением вибраций рычага переключения передач – изменили материал втулок, конструкцию и повернули шарнир относительно продольной оси тяги на 45 градусов.

В коробке передач усилен механизм выбора: новый отличает двойная развальцовка – на верхней и на нижней осях. Шире стали синхронизаторы I, II и III передач. В связи с этим изменились и соответствующие шестерни. Кстати, такие же изменения будут теперь и в коробках «десятого» семейства.

КУЗОВ

Окраска кузова наконец-то переехала из опытно-промышленного производства в основное. Помимо того, что это положительно сказалось на качестве, уменьшилась вероятность появления царапин и повреждений лакокрасочного покрытия, поскольку теперь не нужно перевозить кузов из одного цеха в другой.

Улучшена конструкция привода замков – теперь они открываются легче. Новые дверные уплотнители мягче, их профиль в сечении напоминает восьмерку. Ограничитель дверей стал четче фиксировать дверь в промежуточных положениях, а новые уплотнители дверных стекол исключили их дребезг в приоткрытом положении.

Изменения, как видите, не революционные, но от этого не менее нужные. И если верное решение не нашли при проектировании, то уж лучше внедрить его на серийной машине, чем мириться с ее недостатками. □





Ford Reflex представлен на автосалоне NAIAS-2006 в Детройте.

НОВЫЙ АМЕРИКАНЕЦ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Большое – в малом. Представляя концепт «Форд-Рефлекс», этот тезис повторили раза четыре. По данным американских исследователей, спрос на «субкомпакты» (по заокеанским меркам 4-метровый «Рефлекс» именно такой) растет на 5% в год. Предсказывают, к 2008 году такие машины займут треть огромного рынка США.

Там даже компакт непременно должен быть комфортным, просторным, экологически чистым. В салоне спорткупе, отделанном металлом и синтетическими материалами (забота об экологии не дает переводить на машины кожу и дерево!), с комфортом разместятся двое взрослых и пара детей.

Спинки сидений – очень тонкие, занимают минимум места. Кстати, обивка кресел сетчатая, для улучшения вентиляции. Назад можно посадить и взрослого: он нажмет кнопку на подушке – и сиденье превратится в роскошное кресло для одного. В задний диван встроено и кресло для самого маленького – как положено, спинкой вперед.

Ну какой же заокеанский автомобиль без развлекательных устройств? Небольшие мониторы умудрились встроить в спинки передних кресел. А чтобы контролировать детишек, в потолок вмонтировали видеокамеру, проецирующую изображение на дисплей панели приборов. Ремни безопасности в «Рефлексе» – надувные, как подушки.

Большие фары, заходящие далеко на капот, – не причуда дизайнеров. Они, как и задние фонари, и панели на крыше, собирают солнечный свет. Энергия будет питать светотехнику и систему вентиляции на стоянке. Лишняя – подзарядит аккумуляторы.

Помимо дизеля «Дюраторк TDCi» (1,4 л, 55 л.с.), на «Форде» трудятся два электромотора. Передний работает в паре с двигате-

лем внутреннего сгорания, задний подключается при интенсивном разгоне, добавляя машине прыти. Подобную схему применяют на серийном гибриде «Лексус-RX 400h» (ЗР, 2006, № 1).

Динамических характеристик автомобиля не приводят. Зато утверждают, что на 1 галлоне можно проехать 65 миль. В более привычном нам измерении – расход дизтоплива 3,6 л на 100 км.

Некогда компактное спорткупе «Форд-Ка-при» было в Европе очень популярным. Динамичные двухдверные «форды» более поздних лет пользовались меньшим успехом.

Очевидно, компания намерена взять реванш: пристреливаясь к рынку, готовит купе, которое понравилось бы и американцам, и жителям Старого Света. Да и в большом спорте может пригодиться...



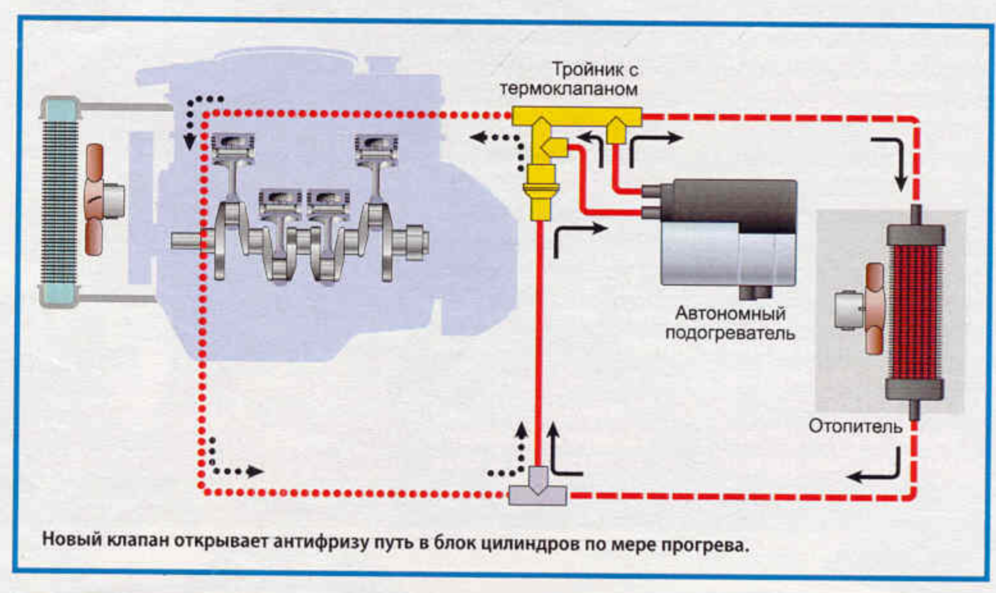
В прозрачную крышу и фонари вмонтированы солнечные батареи.

Синтетический футуризм салона вполне гармонирует с необычной конструкцией гибрида.

Спорткупе «Форд» ближайших лет могло бы выглядеть так, считает наш художник.

И СОГРЕТЬ, И ПРОГРЕТЬ

Фирма «Эберспехер» известна своими автономными подогревателями, обеспечивающими прогрев салона и двигателя без пуска последнего. Союз «и», однако, уместно заменить на «или», если у автомобиля мотор солидного рабочего объема. Дело в том, что его массивный блок цилиндров «работает» как алюминиевый радиатор, расточая драгоценное тепло в окружающее пространство. Процесс затягивается – а водителю-то хочется, чтобы стекла скорее оттаяли и можно было сразу снять верхнюю одежду. До сих пор противоречие решали с помощью специального клапана, позволявшего подогревателю гонять антифриз по малому кругу, не расходуя киловатты на прогрев мотора. Решение не самое оптимальное, поскольку, во-первых, холодный пуск приводит к повышенному выбросу вредных газов, а, во-вторых, сразу после пуска этот клапан автоматически подключал большой круг «тосолообращения», отчего из дефлекторов начинало веять холодом.



Новый клапан открывает антифризу путь в блок цилиндров по мере прогрева.

Новый клапан, подобно термостату, плавно и постепенно увеличивает поток жидкости через блок цилиндров. Перемещением запорного поршенька управляет «пружина» из никель-титанового сплава, обладающего «памятью». Этот термостат настроен таким образом, что большой круг начинает открываться для антифриза, как только его температура достигнет 67°С. С этого момента «пружина» как бы растягивается и отодвигает поршень клапана.



Эффект налицо: вверху – результат работы отопителя с новым клапаном, внизу – без него.

Сравнительные испытания в термокамере при –20°С показали: с новой системой температура жидкости в малом круге через 10 минут достигает 60°С, тогда как без клапана – лишь 29,3°С. Соответственно, из дефлекторов на стекла дует воздух с температурой 42°С, а не 10°С. Что касается двигателя, он уже через 30 минут нагревается до комнатных +20°С. Гораздо быстрее оттаивает ветровое стекло: спустя 20 минут после запуска отопителя ото льда освобождается 80% его поверхности, тогда как раньше за это время очищалось лишь 30%.



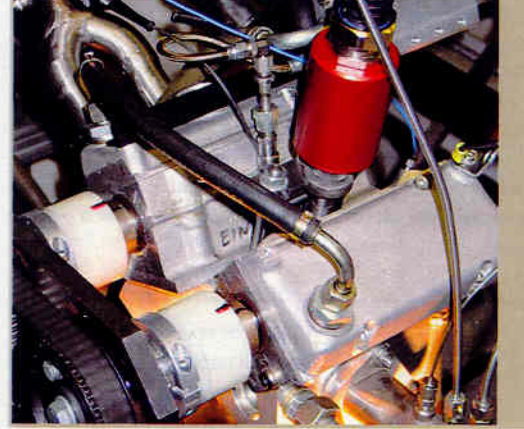
Внутри простого с виду «тройника» – продукты высоких технологий.

Устройство термоклапана: 1 – корпус; 2 – запорное кольцо; 3 – возвратная пружина; 4 – поршень; 5 – никель-титановый рабочий элемент.

ВСПЫХНЕТ ДАЖЕ ВОЗДУХ!

Мы уже писали (ЗР, 2003, № 8) об экспериментах с лазерным зажиганием. С тех пор австрийские фирмы AVL из Граца и CTR из Виллаха еще лучше научились поджигать топливную смесь лучом света и готовятся похоронить искровую свечу, верой и правдой служившую с XIX века. Чем же она так провинилась, что уже всерьез толкуют о замене копеечного и немудреного изделия куда более дорогим и сложным лазером? Все это – «происки» экологов, постоянно требующих сделать выхлоп еще чище.

Электрической искрой удается поджечь смесь, обедненную не более чем до значения $\lambda=1,35$, тогда как неодимовый лазер справляется с гораздо более бедной (до $\lambda=1,55$). (Напомним, $\lambda=1$ соответствует так называемому стехиометрическому составу, когда одна часть топлива приходится на 14,7 части воздуха.) Новая лазерная «свеча» стала значительно компактнее предыдущего варианта, она имеет максимальный диаметр 50 мм и длину 85 мм и выдает энергию 30 мДж в течение 4 нс. При этом частота импульсов может достигать 150 Гц, что соответствует… 18 000 об/мин коленчатого вала!



Экспериментальный мотор AVL «наматывает километры» с «гиперболоидом» в цилиндре.

Разумеется, столь бедная смесь нужна разве что на холостом ходу, но как раз в этом режиме и выделяются обычно вредные окислы азота. Однако при $\lambda=1,55$ их не образуется вовсе! Как утверждает руководитель проекта со стороны CTR Герхард Кроупа, лазерная «свеча» уже готова к практическому использованию в двигателях и может быть изготовлена малыми партиями для дальнейших исследований. Новинка позволяет избавить камеру сгорания от каких-либо выступающих деталей, а вспышку можно осуществить в любой ее точке. По оценкам AVL, над этой проблемой сегодня работают в мире до десятка лабораторий – опередить конкурентов весьма заманчиво.



Лазерная «свеча» первого поколения была еще слишком велика для практического применения.

Сегодня она стала значительно компактнее.



«ПОДПОЛЬНЫЕ» СПАСАТЕЛИ

Кто спасет мегаполисы, задыхающиеся от постоянных пробок? Фирма 3М видит выход в широком внедрении своей системы учета и регистрации транспортных потоков Canoga™. Представьте: множество спрятанных под дорожным полотном индуктивных датчиков непрерывно фиксируют не только количество проезжающих транспортных средств, но также их скорость, тип (мотоцикл, грузовик, легковушка, автопоезд – всего девять классов!), передавая информацию в удаленный центр управления. Здесь мощная ЭВМ с помощью заложенной в нее программы сможет задать светофорам на каждом перекрестке режим работы, оптимальный для данного дня, часа и минуты. Датчикам не нужен дневной свет, не страшны ни дождь, ни снег, ни туман. Лишь бы автомобили не стали целиком пластмассовыми.

Миниатюрные датчики системы Canoga™ устанавливаются под дорожным полотном без остановки движения и снабжают Центр управления поистине бесценной информацией.



В отличие от существующих систем, когда индуктивные петли укладывают прямо в асфальтобетонное покрытие (а это можно сделать лишь при строительстве или капитальном ремонте дороги), новые микрокатушки размещают в полихлорвиниловой трубке на глубине около полуметра. Для этого не нужно перекрывать движение (пробок и без того хватает!), достаточно пробурить горизонтальную скважину.

Система Canoga™ в целом не слишком дешевая, зато ее гарантийный срок службы – 10 лет, причем никакого обслуживания не требуется. Так что первоначальные вложения полностью окупаются. В 2003 году такие детекторы транспортных потоков были установлены на трассе Москва–Рославль. Сейчас идут работы на мостах в Сургуте и Перми. Не пора ли и столице подумать о более совершенной системе управления светофорами – ведь их в Москве так много…

УСПЕХИ ГИБРИДИЗАЦИИ

Гибридные силовые установки с каждым новым центом подорожания бензина становятся все популярнее. Экономия топлива достигается за счет запасания кинетической энергии автомобиля при торможении и возврате ее при последующем разгоне. Но кто сказал, что для этого обязательно нужны генератор, электромотор и аккумуляторная батарея? Можно ведь, к примеру, раскручивать при торможении тяжелый маховик, а затем подключать его к колесам. А вот как собирается сделать «Форд» в новом поколении пикапа F-150. (Справедливости ради отметим – изобретение не ново, принадлежит корпорации «Итон» и уже прошло обкатку на грузовиках «Петербилт», армейской технике и концепте «Форд F-350 Тонка», показанном в Детройте в 2002 году.)

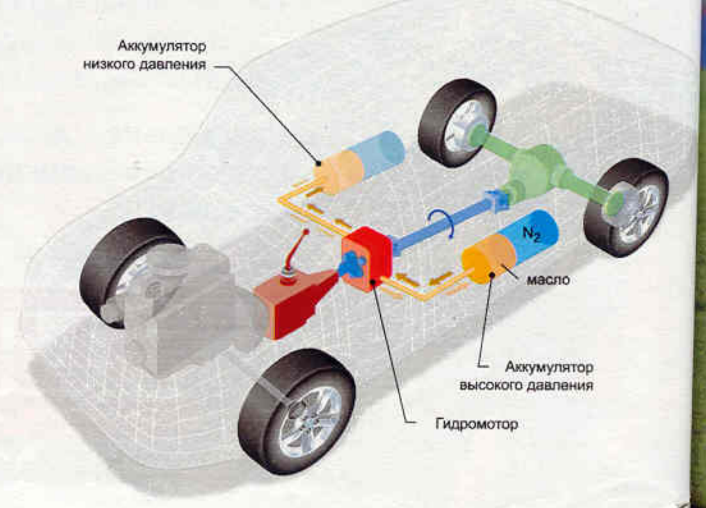
Система Hydraulic Launch Assist (HLA), как следует из названия, использует не электричество, а гидравлику. При торможении к валу, выходящему из коробки передач, подключают гидронасос, который перекачивает масло из так называемого аккумулятора низкого давления в аккумулятор высокого давления. Оба они – не что иное, как прочные баллоны, часть объема которых заполнена азотом (аналогично газовым амортизаторам). При работе насоса масло сжимает газ до давления 350 атм – вот вам и эффект торможения. Потом, когда водитель начинает разгон, насос превращается в гидромотор и подкручивает карданный вал в помощь ДВС.

В общем и целом гидроаккумулятор возвращает до 80% из запасенных 380 кДж энергии, которой хватает на 10–15 с интенсивного разгона. Например, грузовик массой 4,5 т может развить 50 км/ч вообще без помощи дизеля. Экономия топлива – 25–35%, на столько же уменьшаются вредные выбросы, а тормозные колодки служат вдвое дольше. По оценкам, применение HLA в автомобилях массой 1700 кг (а это уже легковые) обеспечит им расход топлива, не превышающий… 2,9 л/100 км.

Пикап «Тонка» под традиционной «шкурой» скрывал весьма необычный гибридный силовой агрегат.



Схема дизель-гидравлического «гибрида» довольно проста и уже обкатана на ряде американских грузовиков.



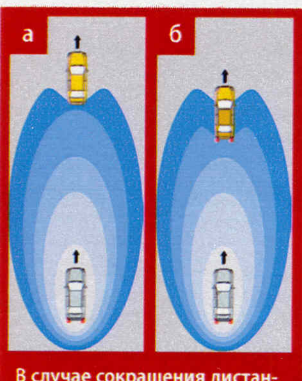
СО ЩИТОМ, НО НЕ НА ЩИТЕ!

Устройства, позволяющие избежать наезда на автомобиль, идущий впереди, сегодня уже не редкость. Более того, у разных фирм появляются все новые версии, различающиеся датчиками и алгоритмом работы. Вот и «Ниссан» в рамках своей программы «Щит безопасности» представил систему контроля дистанции (Distance Control Assist System) DCAS. Разработчики считают ее особенно полезной при напряженном, плотном движении, например в пробках, когда водитель вынужден то и дело тормозить и разгоняться.

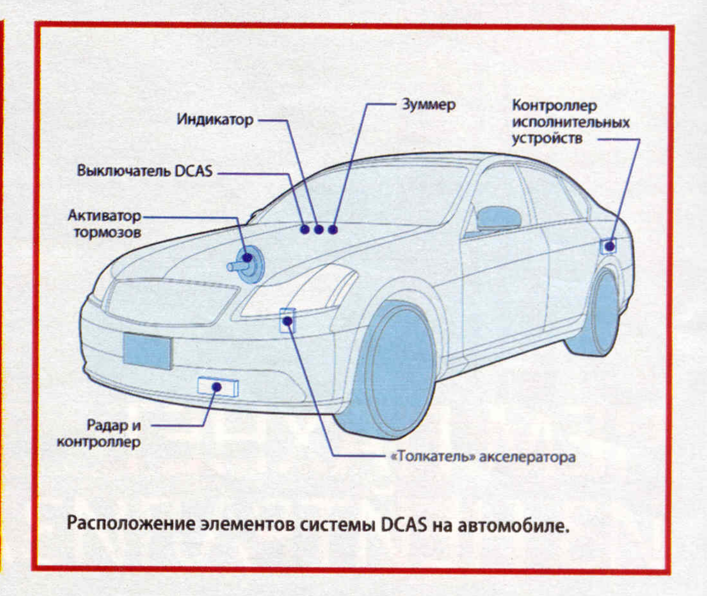
В переднем бампере уютно примостился радиолокационный датчик, непрерывно определяющий расстояние до впереди идущей машины. Контроллер сопоставляет эти данные со скоростью, быстротой сближения и вырабатывает команды исполнительным элементам, позволяющие избежать столкновения.

Если, например, в опасном сближении виноваты вы сами, слишком резво догоняя «лидера», то для автоматического торможения достаточно будет отпустить педаль газа. Нужную степень замедления определит и проведет в жизнь DCAS. Такой алгоритм выбран, чтобы не мешать осознанно догнать впереди идущий автомобиль – мало ли что вам от него нужно.

Но если сближение инициировал «ведущий», замедлив свой бег, в комбинации приборов загорится предупреждающий сигнал, прозвучит противный зуммер, и педаль газа постарается «сбросить» вашу ногу. Если это ей удастся, в действие вступит тормоз. В противном случае… вам некого будет винить за похудевший кошелек, ибо последнее «слово» всегда за водителем.



В случае сокращения дистанции по вашей «вине», DCAS не допустит опасного сближения (а). Если же затормозил «лидер» (б), расстояние успеет сократиться в большей степени, но, конечно, не до нуля.



Расположение элементов системы DCAS на автомобиле.

ЧЕМ ПАХНЕТ ИЗ НЕЙТРАЛИЗАТОРА?

Алексей Воробьев-Обухов

Это – как «повезет». Некоторые сравнивают ароматы, исходящие из выхлопной трубы современного автомобиля, с запахом черемухи – другие будто бы ясно улавливают горький миндаль. А кому-то в нос бьют ацетон, аммиак и – о боже – сероводород! Самое интересное, что все правы.

Когда только придумывали так называемый нейтрализатор тройного действия, внимание разработчиков привлекали три главные вредности, содержащиеся в отработавших газах: CO, CH_X и NO_2. На их подавление и рассчитывали всю начинку, стимулируя реакции окисления с помощью платинового или палладиевого покрытия. Вот только из поля зрения выпали сложные ароматические углеводороды и посторонние примеси, содержащиеся в бензине (не забудьте и о присадках, повышающих октановое число!).

А они тоже вступают в нейтрализаторе в реакции – порой с непредсказуемым результатом. В итоге получается далеко не безвредный букет. Более того, есть мнение, что авто с нейтрализатором даже... вреднее старых. Там, мол, были только «грубые» яды, отравляющие здесь и сейчас, а теперь стало больше канцерогенов, убивающих «завтра и послезавтра». Решение видят в переходе от ископаемого топлива к синтетическому, полученному из природного газа или органического сырья. В нем будет только то, что нужно мотору для эффективной работы, и ничего лишнего, например серы.

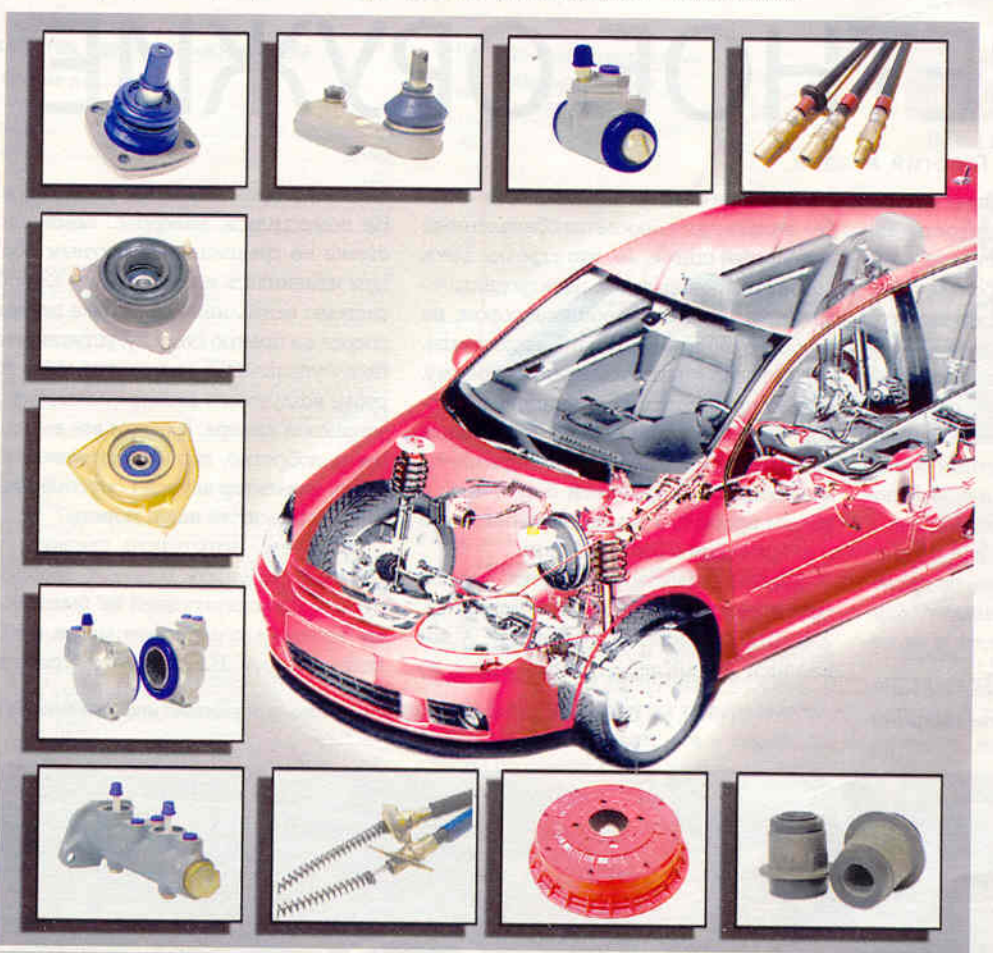
Последняя, кстати, при спокойной езде соединяется в нейтрализаторе с кислородом и образует сначала SO_2, потом SO_3 и, наконец, откладывается в виде сульфатов. Но стоит резко прибавить газ или, напротив, сбросить, как топливная смесь в цилиндрах обогащается, температура в нейтрализаторе возрастает и сульфаты испаряются в виде H_2S, к мерзкому запаху которого наши носы очень чувствительны. Сильнее всего так «пукают» новенькие авто, нейтрализатор которых еще на пике своей активности, и... старички, у которых он забит отложениями и потому постоянно перегревается.

Вот далеко не претендующий на полноту перечень веществ, вылетающих из трубы, запахи которых пытается разложить по полочкам наш нос (в скобках – реальная концентрация в мг/м^3 и ПДК для атмосферного воздуха): бензол (1,7/0,1), 3-метилгексан (1,2/-), толуол (5,5/0,6), этилбензол (1,59/0,02), мета- и параксилол (4,32/0,2), пропилбензол (0,5/-), триметилбензол (2,6/-), тетраметилбензол (0,3/-), метилэтилбензол (2,1/0,04), нафталин (0,379/0,003). А также – перилен, хризен, пирен, бензпирен, фенатрен, формальдегид, ацетальдегид, акролеин, ацетон, аммиак. Последний обнаружен немецкими учеными совсем недавно, но ему уже приписали активное размножение мхов и лишайников вдоль автобанов. Заметим также, что в выхлопе автомобилей, работающих на метане, все вышеперечисленные вещества с запасом укладываются в установленные ПДК.

«БЕЛМАГ» – СДЕЛАНО В РОССИИ

Компания «БелМаг» объявила о значительном расширении производимого ассортимента. Сделано это было в ходе очередной, шестой по счету, ежегодной конференции дилеров компании. Вообще магнитогорская компания давно и хорошо известна владельцам автомобилей ВАЗ, как производитель высококачественных элементов передней подвески и рулевого управления: шаровые опоры и рулевые тяги «БелМаг» неоднократно отмечались не только автолюбителями, но и профессионалами всех уровней. Однако, начиная с 2003 года, компания «БелМаг», занимающая до четверти рынка шаровых опор, взяла курс на расширение ассортимента. Причем характерно, что расширение происходит не за счет перепаковки чужой продукции, а за счет развития собственных производственных мощностей. Отлаженная система проектирования и высокий научный потенциал позволяют предприятию в кратчайшие сроки осваивать производство ответственных узлов, а действующая на предприятии система менеджмента качества, сертифицированная немецким органом TUV, гарантирует высочайшее качество изделий. В настоящее время компания производит более 70 узлов передней подвески, рулевого управления, тормозной системы: помимо уже упомянутых шаровых опор и рулевых тяг, «БелМаг» выпускает поворотные опоры, сайлент-блоки, «гидравлику» – цилиндры тормозные и сцепления, а с этого года еще тормозные барабаны, тросы сцепления и стояночного тормоза для всех моделей ВАЗ.

Кроме того, с 2004 года «БелМаг» является официальным поставщиком западных конвейеров, реализуя тем самым еще одно стратегическое направление развития со своим партнером – компанией «TRW Automotive».





СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ

Алексей Липман. Фото: Георгий Ахадов

В бизнесе, как на войне, – затишье обманчиво. Лозунг «Победить или умереть» заставляет совершенствовать стратегию и тактику. В начале года ГАЗ произвел очередной маневр, объявив о грядущем сокращении легкового производства, а затем, воспользовавшись замешательством покупателей, ввел в бой новое оружие – «Волгу» ГАЗ-31105 с двигателем «Крайслер». Мы уже писали об опытных образцах (ЗР, 2005, № 9), а теперь, наконец, познакомились с товарным автомобилем.

Удивительно, но привычные очертания «Волги» воспринимаешь по-другому. Перед тобой уже не ленивая «баржа», а большой, удобный, хотя и не самый шикарный автомобиль.

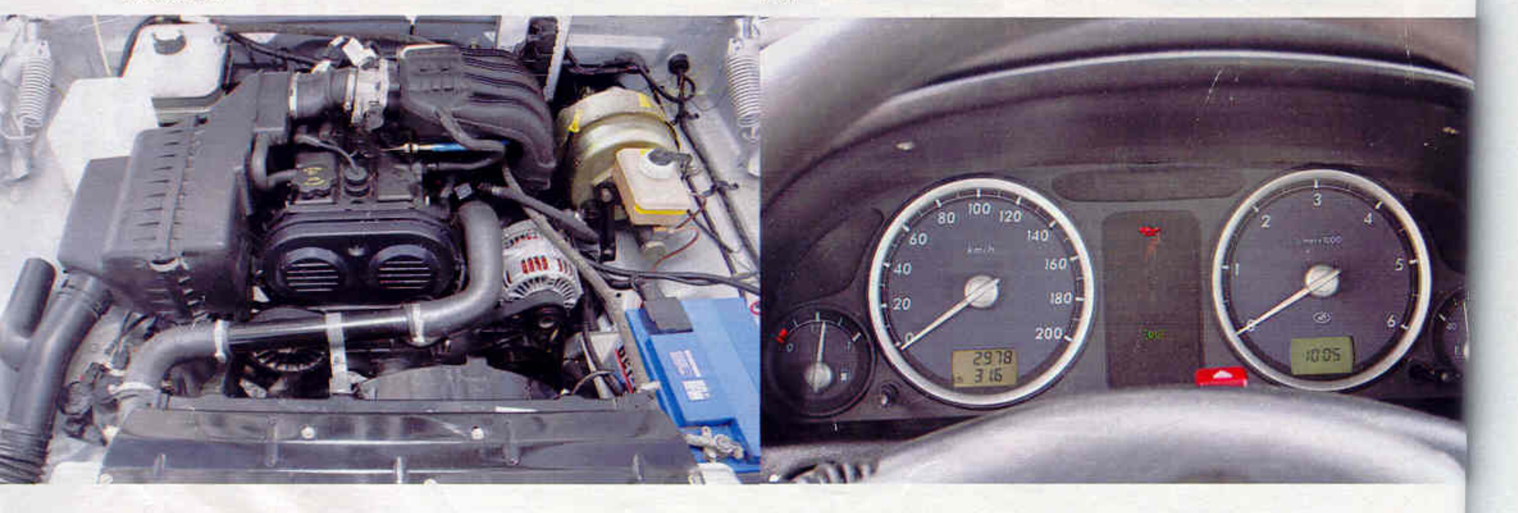
Видимые отличия начинаются в салоне – в глаза сразу бросается обновленный приборный щиток. То, что стрелки здесь поворачивают шаговые электродвигатели, управляемые микропроцессором, на удобстве пользования не отражается. Это выгодно заводу: изменив программу, можно пристроить комбинацию на любой автомобиль. Нам же понравились просторные шкалы и пара ЖК-дисплеев, владеющих информацией о суточном и общем пробеге, а также давлении масла и напряжении в бортовой сети.

Главная новость, разумеется, под капотом – четырехцилиндровый мотор DCC 2.4L DOHC пришелся туда впору. А вот надписи «Крайслер», указывающей на именитое происхождение агрегата, нет. Не поместилась, наверное. Компоновка отсека по сравнению с опытным образцом изменилась несильно. Так, адсорбер системы вентиляции бензобака переехал вперед на правую сторону, уступив место блоку управления двигателем. А на патрубке воздушного фильтра появилась резонансная камера. В целом все выглядит очень добротно, лишь пластиковый впускной коллектор внушает смутные опасения: выдержит ли наши морозы?

Впрочем, испытатели уверяют, что до минус тридцати никаких проблем с пуском и эксплуатацией не было. Больше возились с подбором масла в КП и заднем мосту. На ходу мотор работает

Новый мотор под капотом «Волги» смотрится органично.

Современная панель приборов не только поставляет информацию, но и радует глаз.





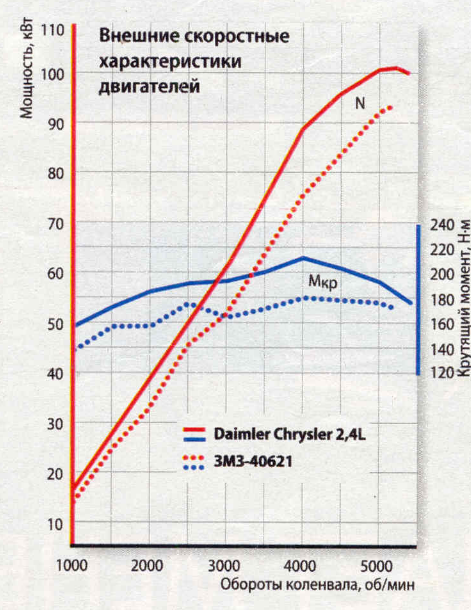
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-31105, ДВИГАТЕЛЬ «КРАЙСЛЕР»

Общие данные

Размеры, мм:
длина 4921
ширина 1812
высота 1422
база 2800
колея спереди 1500
сзади 1444
Радиус поворота, м 5,8
Снаряженная масса, кг 1400
Полная масса, кг 1790
Время разгона 0-100 км/ч, с 11,2
Макс. скорость, км/ч ......178/5600 об/мин на IV пер.
......175/4600 об/мин на V пер.
Топливо АИ-92
запас топлива, л 70
Расход топлива, л/100 км:
городской цикл 10,9
при 90 км/ч 7,8
при 120 км/ч 10,8

Двигатель: Р4, 16 клапанов, 2,4 л, DOHC, 101 кВт/137 л. с. при 5500 об/мин, 210 Н·м при 4200 об/мин







Идентификационная табличка о заморском происхождении двигателя умалчивает.

мягче заволжского, из звуковой гаммы пропала металлическая составляющая. Ничего удивительного, ведь «Крайслер» куда совершеннее прежнего агрегата. В его конструкции, например, использовали замыкающую пластину – основание блока. Помимо увеличения долговечности, это снизило склонность к возникновению резонансных колебаний. Сыграли свою роль и уравновешивающие валы, и двухслойный поддон, и тщательно прописанная программа управления. Но и это не все – пересадка сердца сопровождалась целым комплексом мероприятий. Изменили опоры силового агрегата, использовали двухмассовый маховик с мощным встроенным демпфером крутильных колебаний, разработали новую систему выпуска с оригинальной подвеской, а к днищу в районе коробки передач приладили шумоизолирующий экран.

Отыскать провалы в характеристике двигателя мы не смогли. Однако, по ощущениям, ровнее всего агрегат тянет в диапазоне от 2000 до 4000 об/мин, а после 5000 уже норовит «отправиться на покой». Впрочем, крутить до звона мотор столь солидного автомобиля ни к чему.

Похоже, свершилось то, о чем многие так долго мечтали – «Волга» обрела-таки надежный, покладистый и экономичный двигатель, несильно прибавив в цене. Как сообщил нам заместитель управляющего директора ТД «Русские машины» Виктор Масленников, выпуск автомобилей «Волга» с двигателем «Крайслер» начался в ноябре 2005 года; за три месяца удалось изготовить и реализовать более 1700 единиц. К июню 2006 года планируют одолеть рубеж 1000 шт. в месяц. Залогом успешной реализации стала, в частности, разумная цена – она выросла всего на 30 тыс. руб. Важно и то, что все гарантийные станции ГАЗа располагают необходимым штатом специалистов, полным комплектом соответствующего оборудования и запчастей. Следующим шагом на пути совершенствования «Волги» станет внедрение нового интерьера. □



ПОБЕЖДАЕТ МЕНЕДЖЕР?

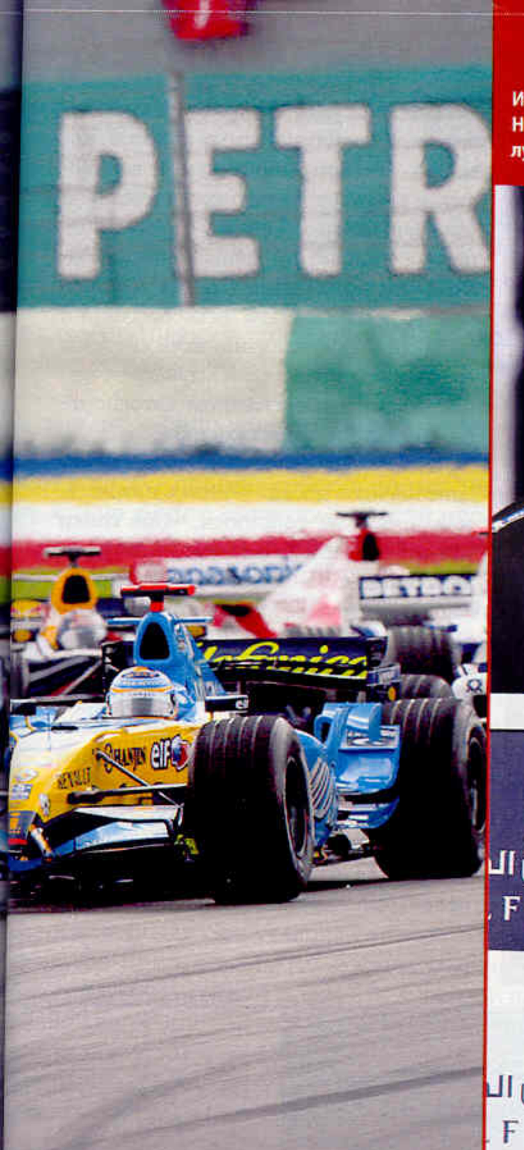
Максим Вольнов

«Мы неплохо начали сезон», – скромно подвел итог первым двум Гран-при шеф «Рено» Флавио Бриаторе. Неплохо?! Да это же почти триумф! Пилоты французской команды одержали победы и в Бахрейне, и в Малайзии. И если Фернандо Алонсо пришлось здорово напрячься на трассе арабского княжества, то Джанкарло Физикелла в Сепанге просто прокатился от старта до финиша – в хорошем темпе, но без сверхусилий. И никто не в состоянии был за ним угнаться!

Совсем не такого начала мы ожидали. Зимой все команды вынуждены были построить совершенно новые машины – предстояло переходить на двигатели иной конфигурации и меньшего объема (V8, 2,4 л). Конструкторы в один голос твердили: сезон-2006 – лотерея. «Довольно трудно сразу, с листа, создать удачный автомобиль, когда технический регламент меняется столь радикально, – объяснял главный технический мозг «Тойоты» Майк Гаскойн. – Многие прежние наработки стали попросту непригодны. Плюс к этому еще и переход к прежним шинным правилам – два-три комплекта на гонку. Словом, работы у нас было больше, чем обычно, а гарантий успеха – никаких».

На поверку соотношение сил в чемпионате мира если и изменилось, то незначительно. Квалификационный успех «Феррари» в Бахрейне сильно обнадежил ее болельщиков, но уже в Малайзии «гарцующая лошадка» была весьма похожа на саму себя прошлогоднюю – претендент на подиум, но никак не постоянный его обитатель. Некоторые машины, кажется, даже унаследовали «родовые» черты. «Мак-ларены», например, сохранили способность очень быстро ездить, имея на борту топлива заметно больше, чем у соперников, а вместе с тем и невысокую надежность. Иначе, думается, Кими Райкконен на стартовом Гран-при показал бы куда более высокий результат.

Конечно, никто не ожидал больших сюрпризов от новичков чемпионата – команд «Мидланд», «Торо Россо» и «Супер Агури». Нет никаких сомнений, что они будут сражаться за



Новый технический регламент нисколько не помешал действующим чемпионам сохранить прошлогодние кондиции: пилоты «Рено» одержали две победы.

право «не быть последним» – болиды «Супер Агури» проигрывали лидерам по пять секунд на круге. Даже с «БМВ Заубер» спрос невелик – все-таки баварская фирма разработкой шасси раньше не занималась. Но хотя бы из старожилов мог кто-то подняться на новый уровень? Прежде всего, японские команды. Увы! «Тойота», многолетний лидер формулы 1 по части бюджета, первые гонки откровенно провалила, а «Хонда», как и в прошлом году, чуть-чуть не дотягивает до уровня команды, способной побеждать.

Видимо, в автоспорте действуют какие-то законы, изменить которые не удается ни вложениями

Интересно, чему так рад Хуан-Пабло Монтоя? Ни в квалификациях, ни в первых гонках колумбиец не блистал.

ГРАН-ПРИ МАЛАЙЗИИ

19 марта, Сепанг, 58 кругов по 5543 м

1. Дж. Физикелла (Италия, «Рено»)	1:30.40,529
2. Ф. Алонсо	0.04,5
3. Дж. Баттон	0.09,6
4. Х.-П. Монтоя	0.39,3
5. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.43,2
6. М. Шумахер	0.43,8
7. Ж. Вильнев (Канада, «БМВ Заубер»)	1.20,4
8. Р. Шумахер (Германия, «Тойота»)	1.21,2

После 2 этапов

Пилоты:

1. Ф. Алонсо	18
2-3. М. Шумахер, Дж. Баттон	по 11
4. Дж. Физикелла	10
5. Х.-П. Монтоя	9
6. К. Райкконен	6

Команды:

1. «Рено»	28
2-3. «Феррари», «Мак-Ларен»	по 15
4. «Хонда»	11
5. «Вильямс»	5
6. «БМВ Заубер»	2



Первый подиум сезона, возможно, дал точный прогноз итогам чемпионата: Фернандо Алонсо, Михаэль Шумахер, Кими Райкконен. Но в том ли порядке они здесь стоят?



Вместе с отменной быстроходностью новый «Мак-Ларен», похоже, унаследовал и недостаточную надежность.


«Феррари» на стартовой гонке в Бахрейне показала, что в этом сезоне намерена бороться отнюдь не за третье место.

ГРАН-ПРИ БАХРЕЙНА

12 марта, Манама, 57 кругов по 5412 м

1. Ф. Алонсо (Испания, «Рено») 1:29.46,205
2. М. Шумахер (Германия, «Феррари») 0.01,2
3. К. Райкконен (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») 0.19,3
4. Дж. Баттон (Великобритания, «Хонда») 0.19,9
5. Х.-П. Монтоя (Колумбия, «Мак-Ларен-Мерседес») 0.37,0
6. М. Уэббер (Австралия, «Вильямс-Косворт») 0.41,9
7. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Косворт») 1.03,0
8. К. Клин (Австрия, «Ред Булл-Феррари») 1.06,7

гигантских сумм, ни привлечением самых высокооплачиваемых пилотов. Команда – сложный организм, и великолепно работает, только когда идеально отлажен каждый винтик. У сегодняшнего «Рено» нет ни грандиозного бюджета, ни признанного гения в штате конструкторов. Зато есть бесспорно выдающийся «наладчик» всей системы – менеджер Бриаторе. Получается, что побеждает в современном автоспорте сильнейший… менеджмент?

Как бы там ни было, провозглашать однозначную победу «Рено» в новом сезоне никто не торопится. «Обе гонки удачно сложились для нас, – говорит действующий чемпион Фернандо Алонсо. – Но едва ли по ним можно делать серьезные выводы. Наша машина быстра, однако еще не достигла оптимальной кондиции. По ходу будем ее совершенствовать, но тем же заняты сейчас и другие команды. Соперники наши прибавили, и в обеих гонках пришлось полностью выкладываться, сражаясь за доли секунд. Думаю, с распределением титулов ничего не ясно, хотя небольшая фора, полученная на старте долгого чемпионата, дает нам чуть лучшие шансы». □

В качестве частной команды «Шкода» стала выступать даже лучше, чем раньше: пятое место Яна Копецки на Каталонском ралли – очень высокий результат.

УДАР ПО НАДЕЖДАМ?

Сергей Зиновьев

Праздничный и многообещающий старт чемпионата мира сменился рутинными буднями. Первые же весенние этапы были отмечены двумя подряд победами действующего чемпиона – надежды на оригинальный сюжет сезона-2006 пошатнулись. Похоже, Себастьен Лоэб вознамерился в кратчайшие сроки решить свою задачу – сохранить титул.

Впрочем, каждая гонка в отдельности складывалась весьма напряженно. В Мексике поначалу лидировал Петер Сольберг – «Субару» после провального старта срочно требовался успех. Но вмешались проблемы с шинами («Пирелли» быстро изнашивались в жаркое время), и в итоге норвежец радовался даже второму месту. Лоэбу в Испании на Каталонском ралли тоже пришлось нелегко – до пятого скоростного участка впереди шел Маркус Гронхольм. Потом на «Фокусе» вышла из строя турбина, финн потерял много времени и с трудом вернулся в группу лидеров – третьим. «В целом мы довольны исходом гонки, – сказал после финиша Маркус, на чьем счету победы в Монте-Карло и Швеции. – Новый «Фокус» оказался хорош и на асфальте. Если на других асфальтовых гонках не будет подобных неисправностей, мы одолеем Себастьена».

А пока что после четырех гонок Лоэб возглавил турнирную таблицу. Едет он очень стабильно, и его «Ситроен-Ксара» сверхнадежен.

У заводских команд «Форда» и «Субару» это вызывает вполне оправданное недовольство. Француз, как известно, в этом году выступает в составе частной команды «Кронос». «Ситроен», кровно заинтересованный в ее хороших результатах, оказывает бельгийцам всемерную поддержку – техническую и финансовую. Против этого возражений нет, однако обнаружилось, что после гонки машина Лоэба отправляется на обслуживание не в стан бельгийской команды, а во Францию, на спортивную фабрику «Ситроена». «Кронос» же занимается лишь партнерами француза. Такая вот тактическая хитрость, граничащая с обманом.

Чемпионат мира сейчас определенно в кризисе, и спортивные власти охотно идут на всяческие послабления именитым участникам. Под частные команды замаскировались

Маркуса Гронхольма в Мексике подвела досадная ошибка – финн перевернулся в сложном повороте. И хотя продолжил затем борьбу, но уже отнюдь не за победу.



также «Пежо» и «Шкода». Почему бы и нет? Ведь с этого года «частники» набирают очки не только в зачете пилотов, но и марок. А стартовый взнос на сезон для маленьких «конюшен» в десять раз меньше, чем для заводских. Почему не сэкономить? Такая практика в скором времени может привести к тому, что «настоящих» заводских команд не останется совсем.

Впрочем, зрителям все равно, какой у команды статус. Главное – побольше классных гонщиков на автомобилях разных марок. Иначе борьба станет такой же пресноватой и монотонной, как в младшем зачете чемпионата мира – серийных машин, где многие годы обитают только две модели – «Мицубиси-Лансер» и «Субару-Импреза».

В полку «уорлд ралли каров» (WRC) ожидается пополнение – «Ситроен-С4» и «Сузуки-SX4». Французы выставят новинку в 2007 году – сейчас ее тестирует сам Лоэб, а японцы пока не объявляют сроков и вообще размышляют, стоит ли ввязываться в эту угасающую битву.

Отовсюду слышны голоса, что раллийный чемпионат мира стал непомерно дорог. Все команды едины в том, что 16 этапов в год – слишком много, но вынуждены мириться с прихотью ФИА, провозгласившей курс на «стандарты формулы 1». Чиновники не прочь добавить в календарь еще пару гонок – комиссии из Парижа побывали на кандидатских гонках в Норвегии и США. Делается все, конечно же, из лучших побуждений – чемпионат якобы станет еще более интересным для зрителей и привлекательным для спонсоров. Вот только эффект пока что обратный: команд, способных выдержать такой темп, все меньше, а зрителей отпугивают предсказуемые успехи «Ситроена» – как в свое время падали рейтинги формулы 1 из-за нескончаемых побед Михаэля Шумахера.

Сегодня уже нет уверенности, что в ближайшие годы наберет силы новый класс Super 2000. Главный пункт в его техническом регламенте – себестоимость (!) машины не должна превышать 200 тыс. евро. На этот подводный камень натолкнулся ФИАТ, строящий раллийный образец на базе «Гранд Пунто». Проверяющая инспекция ФИА установила, что машина стоит дороже! А снизить цену – означает сделать менее быстрой и надежной… □

Прекрасно выступил на домашней гонке испанец Даниэль Сордо: лишь командная субординация помешала ему вступить в борьбу с Лоэбом.



На ралли Мексики стартовал и наш Сергей Успенский: достойное пятое место в зачете серийных машин для пилота, практически незнакомого с высокогорной трассой.

Выступления «частников» на этапах чемпионата обходятся ничуть не дешевле, чем для «заводчан». Себастьен Лоэб получает в «Кроносе» первоклассный сервис.



Последний сезон «Невского кольца» – всегда немного грустно прощаться со старым знакомым. Уже в конце лета гонки на лучшей российской трассе прекратятся.

СПЕШИТЕ ВИДЕТЬ!

Сергей Зиновьев, Вадим Крючков

В мае стартует очередной кольцевой сезон и самое время поговорить о том, что уготовили нам организаторы серий и команды. Перемен на этот раз много, но не все, увы, к лучшему.

ЧТО ОГОРЧАЕТ...

Самое, пожалуй, неприятное – на длительный срок закрывается старейшая российская трасса «Невское кольцо». Правда, там еще успеют провести несколько гонок до начала реконструкции стадиона им. Кирова, близ которого она проложена, но потеря все равно чувствительная.

Возникшую брешь призвана заполнить новая трасса «Высокая гора», которую строят на окраине Казани. Пока там запланирован только один этап – в сентябре Казань примет Национальную гоночную серию LADA. Эта гонка значится в предварительном варианте календаря, хотя сама трасса еще недостроена.

Другое огорчение – АВТОВАЗ, патронирующий НГС LADA, очень неторопливо принимает решения, касающиеся заводских спортивных программ.

К весне новое руководство завода дало добро лишь одному проекту – участию фирменной команды ВАЗа в… ралли-рейде «Дакар»! А ожидаемый (и обещанный) дебют монокласса «Лада-Калина» так и не был подтвержден.

В середине марта организаторы формулы «Русь» официально объявили о невозможности провести чемпионат страны в этом классе машин. Причина – медлительность чиновников Российской автомобильной федерации (РАФ), на много месяцев задержавших утверждение необходимых документов. В подвешенном состоянии оказались и партнеры «Руси» по «Российской Суперсерии» – формула 1600 и Кубок «Хонды». Будем надеяться, что к лету все образуется.

В марте полностью поменялся состав комитета кольцевых гонок РАФ, и там сразу принялись решать нерешенные проблемы.

...И ЧТО РАДУЕТ

Главное достижение: участок подмосковного аэродрома Мячково полностью перешел в распоряжение кольцевиков. Более того, на нем в стороне от авиакоммуникаций построена совершенно новая трасса «Москва», и гонки теперь не зависят от графика полетов. Параметры трассы вполне соответствуют мировым (длина круга 2400 м, ширина дорожки 12 м), так что на ней можно проводить даже международные встречи.

Ожидается и несколько технических новинок. В первую очередь, «лады-калины» – полтора десятка спортивных хэтчбеков завод уже построил. Но, пожалуй, самый большой сюрприз – появление конкурента у Lada Revolution.

Тольяттинский прототип полюбился зрителям, но у спортсменов к нему серьезная претензия – слишком дорог, без малого полсотни тысяч евро. Новую машину «Феникс» (Fenix), разработанную конструктором Игорем Ерминым и дизайнером Александром Захаровым, обещают продавать за 30 тысяч. Ее построили, применив проверенные агрегаты формулы «Русь» (двигатель «Альфа-Ромео», коробка передач «Хьюленд»), и по ходовым ха-



Опытный образец новорожденного спортпрототипа «Феникс» представили весной.

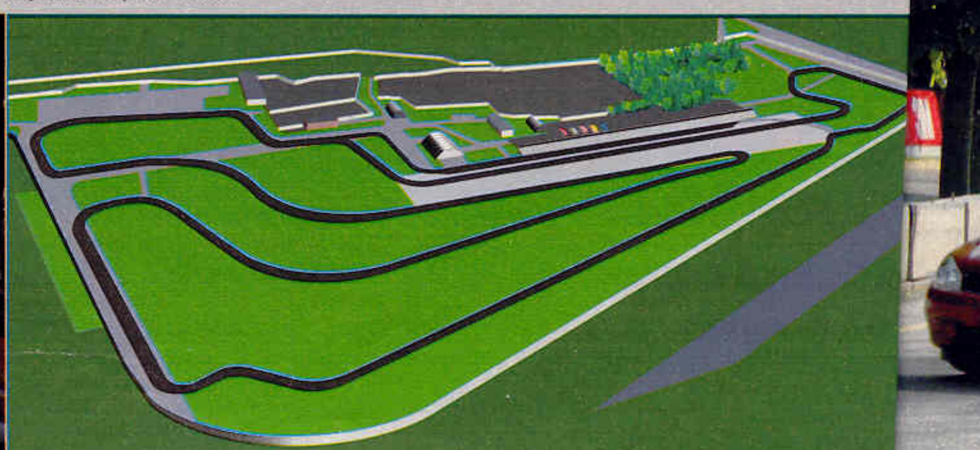


Схема нового автодрома «Москва»: конфигурация и параметры позволяют проводить международные соревнования.

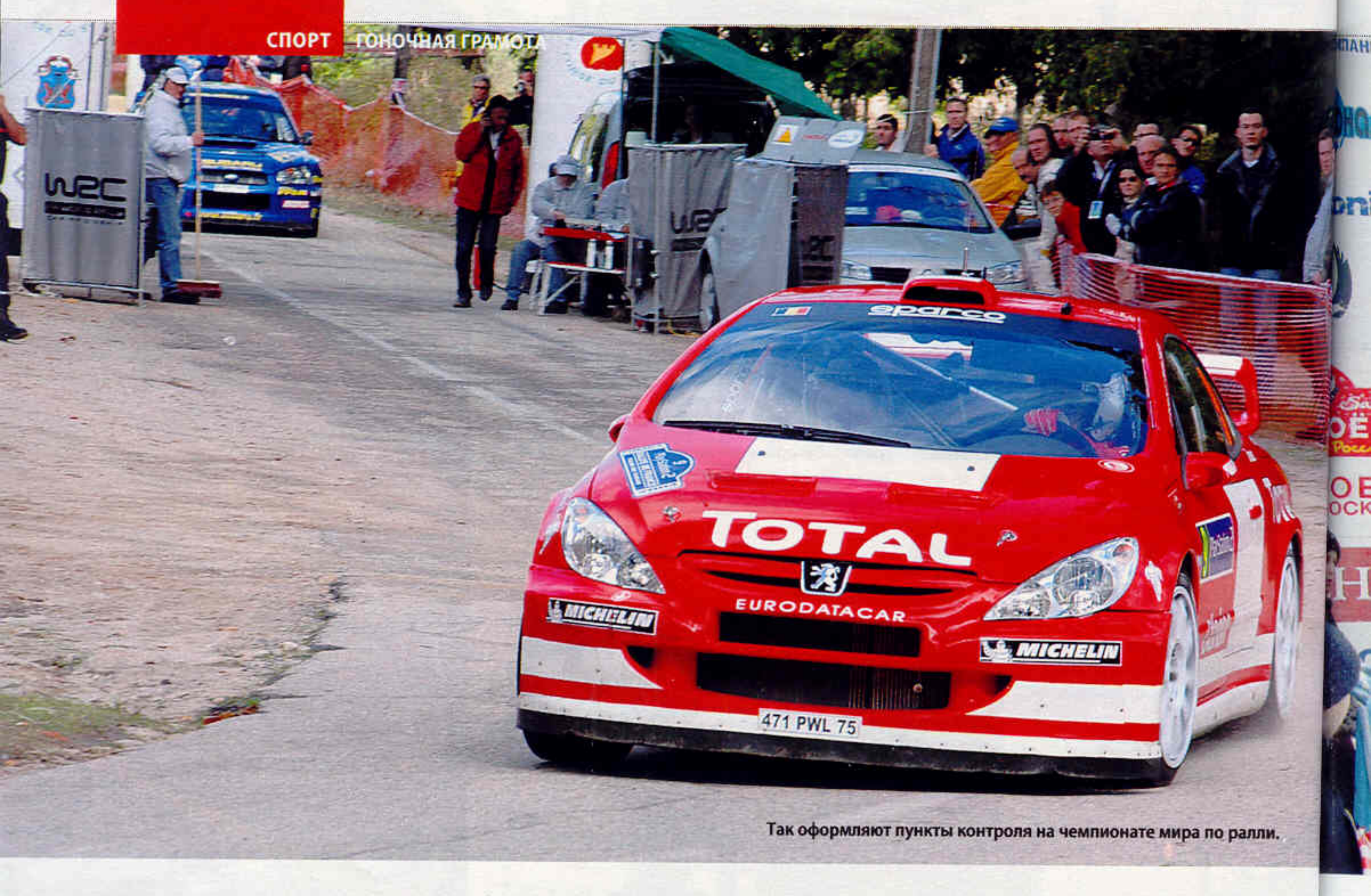
рактеристикам она довольно близка к «Революции». Обсуждают два варианта ее выхода в свет: в качестве самостоятельного класса либо в компании с Revolution – для зрителей второе куда предпочтительней.

Другие технические сенсации исходят от команд-участниц чемпионата. «Спорт-Гараж» намерен нарушить многолетнюю гегемонию БМВ в классе «Туринг» с помощью… «ауди-А4», подготовленных спортивным отделением немецкой фирмы. И, кстати, в серии RTCC (Russian Turing Car Championship), куда входит «Туринг», учрежден новый класс «Национальный». В нем найдет пристанище техника Кубка Lada, подготовленная по более жестким требованиям. К примеру, изготовитель опломбирует все двигатели, и пилоты не смогут что-то изменить в них в обход регламента. Напомним: подозрения в таких нарушениях в прошлом году вызвали серьезный кризис в Кубке Lada.

Из всех наших серий наиболее привлекательно выглядит теперь RTCC. Здесь четкая «иерархия», которая позволяет расти молодым пилотам – переходить из младших классов в старшие, чего так не хватало российскому кольцу.

Сезон-2006, включающий около 30 гоночных уик-эндов (в том числе на рижской трассе «Бикерниеки» и столичной «времянке» на Воробьевых горах), стартует 14 мая на «Невском кольце» – спешите видеть! □

«Калина» выходит на спортивную орбиту. Завод подготовил к новому сезону полтора десятка таких машин.



Так оформляют пункты контроля на чемпионате мира по ралли.

МЫ НА ТРАССЕ РАЛЛИ

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков

На дорогах общего пользования водители выполняют требования ПДД и дорожных знаков. Для участников раллийных гонок, которые тоже передвигаются по обычным дорогам, в этом смысле нет никаких исключений. Но для них есть еще и свои собственные правила и знаки. Они определены «Правилами организации и проведения ралли», утвержденными Российской автомобильной федерацией.

НА ДОРОГАХ ПРОСТЫХ

Пожалуй, первое, что видят пилот и штурман при выходе на старт – знаки контроля времени (КВ), на которых изображен секундомер. О приближении к зоне контроля информирует секундомер на желтом фоне (рис. 1а). Он предупреждает: примерно через 25 метров экипаж должен остановиться у такого же знака красного цвета (рис. 1) и получить отметку в контрольной карте (или иначе – карнете) о начале ралли. Еще через 25 метров автомобиль минует знак, напоминающий знакомый всем водителям «конец зоны всех ограничений», только на бежевом фоне (рис. 5). С этого момента экипаж выходит на трассу, которую предстоит преодолеть за определенное время.

В конце каждого дорожного сектора, пролегающего в основном по шоссе и дорогам общего пользования, находится такой же пост контроля времени, как и в начале. Напомним, что задача экипажа – преодолеть расстояние от КВ до КВ, уложившись в заданную заранее норму времени. Здесь все строго. Прибыть на каждый судейский пункт нужно точно в «свою минуту» – не быстрее, не медленнее. При этом важно не сбиться с маршрута – любое отклонение, и экипаж будет исключен из соревнований. Точность прохождения дистанции фиксируется в зонах контроля (КП), обозначаемых штемпелем. О вхождении в зону напоминает знак на желтом фоне (рис. 6а), а место для остановки отмечено красным знаком (рис. 6). О выходе из зоны говорит стандартный бежевый знак с косыми полосками.

На всем протяжении зон контроля – между знаками на желтом и бежевом фоне – запрещен любой ремонт и помощь. От начала зоны до места контроля (между желтым и красным знаками) экипажу нельзя останавливаться или преднамеренно двигаться с низкой скоростью. Затормозить можно только у знака на красном фоне и лишь на время, необходимое судьям для отметки в контрольной карте. После этого экипаж должен без промедления покинуть зону контроля.

ГОНОЧНЫЕ УЧАСТКИ

Поклонники ралли наверняка знают, что на дорогах общего пользования надо выдерживать заданную норму времени, а значит и среднюю скорость, при том, что нельзя нарушать ПДД. В общем-то это не проблема: организаторы ралли обычно задают лояльный скоростной режим. Основная трудность – в преодолении так называемых специальных участков (СУ),

Торжественный старт ралли. На красочном подиуме, обозначенном знаком КВ, экипаж получает первую запись в контрольной карте. Теперь – вперед!

СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ КОНТРОЛЯ РАЛЛИ



Контроль времени: 1 – контрольный пост, 1а – предупреждающий.

Старт специального участка: 2 – контрольный пост, 2а – предупреждающий.

Финиш специального участка: 3 – контрольный пост, 3а – предупреждающий.



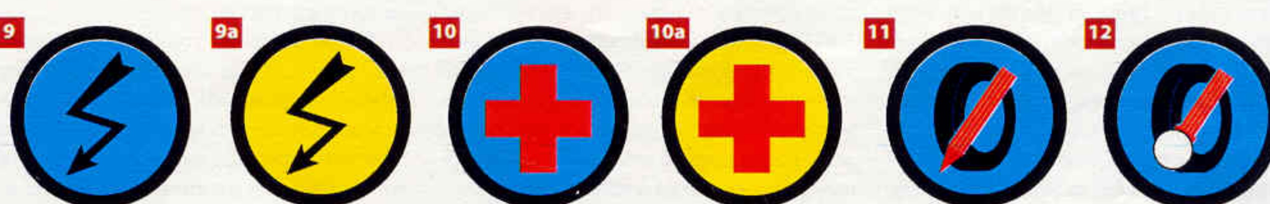
Стоп.

Конец зоны контроля.

Контроль прохождения дистанции: 6 – контрольный пост, 6а – предупреждающий.

Начало заправочной зоны.

Конец заправочной зоны.







Радиопост безопасности: пост – 9, предупреждающий – 9а.

Медицинский пост безопасности: 10 – пост, 10а – предупреждающий.

Маркировка шин.

Контроль маркировки шин.



Пункт контроля времени (КВ) на чемпионате мира по ралли. Помимо знака здесь еще и часы, по которым экипаж сверяет время.

Самый захватывающий спецучасток ралли – параллельная гонка, которая проходит на замкнутой трассе. В данном случае знаки указывают на совмещенный старт-финиш.



Конец зоны старта спецучастка (СУ). Мимо этого знака автомобиль мчится во весь опор.

которые зачастую укладываются в отрезок от КВ до КВ. Здесь уже экипажу приходится мчаться во весь опор (СУ закрыты для движения обычных машин).

После финиша спецучастка можно остановиться и подсчитать, сколько еще до поста контроля времени и с какой скоростью теперь двигаться, чтобы выдержать требуемую среднюю скорость на всем секторе. Знак, предупреждающий о приближении к спецучастку, как нетрудно догадаться, – желтый: на нем изображен белый флаг (рис. 2а). Такой же флаг на красном фоне (рис. 2) обозначает зону контрольного поста – здесь получают отметку в карнете. Потом по сигналу судьи следует выезд из зоны, сопровождаемый стремительным разгоном.

Иногда, как уже сказано, старт спецучастка совмещают с зоной КВ. Тогда экипаж поступает так же, как и при въезде на обычный контроль времени. Через полсотни метров после отметки в карнете он встречает знак СУ на красном фоне. И здесь по сигналу судьи принимает старт с места. Выехать за пределы зоны контроля он обязан в течение 20 секунд после команды судьи.

Финиш спецучастка, естественно, несколько отличается от прохождения зоны КВ. Уже за 100 метров до него экипаж увидит предупреждающий знак в виде клетчатого флага на желтом фоне (рис. 3а), а затем пересечет линию со знаком, где такой флаг на красном (рис. 3). Финишируют на полном ходу, а затем через 100–300 метров обязательная остановка у красного знака «STOP» (рис. 4). Это зона контрольного поста, где получают отметку о прохождении СУ. Об окончании зоны информирует знакомый знак с черными полосками на желтом фоне.

Назовем еще знаки, которые непосредственно связаны с безопасностью в ходе ралли. Заправочную зону, например, обозначает знак голубого цвета с топливораздаточной колонкой (рис. 7). Внутри этой зоны весьма строгие правила: скорость не выше 5 км/ч, экипаж должен быть готов в любой момент покинуть салон машины, а механики работают в несгораемых комбинезонах. О выезде из зоны заправки сигнализирует аналогичный знак голубого цвета, но с перечеркнутой колонкой (рис. 8).

На трассе специальных участков встречаются еще знаки радиопостов безопасности со стилизованной молнией на желтом (предупредительный) или голубом фоне (рис. 9, 9а). Они предназначены для оперативной связи со штабом ралли – с радиопостов сообщают об авариях, если таковые случаются. Обычно первый свидетель чрезвычайного происшествия – следующий экипаж. Он должен оказать первую помощь, оценить ситуацию и через очередной идущий по дистанции экипаж передать сообщение на пост безопасности, откуда и поддерживается связь с «большой землей». О приближении к посту медицинской помощи подскажет соответствующий знак на желтом или голубом фоне (рис. 10, 10а).

Есть еще два знака, предназначенных только для ралли: зона маркировки шин (рис. 11) и зона контроля маркировки (рис. 12). Сами знаки с изображенной на заднем фоне шиной – голубого цвета, а символы маркера или лупы на них – красного.

Чтобы постичь тонкости современного ралли, лучше всего стать его участником, но, даже ознакомившись с приведенными здесь текстом и фото, можно получить представление о том, что такое раллийные знаки, и узнавать их на фото в печатных СМИ, на экранах телевизоров, а то и на дорогах. □



LADA ОПОЗДАЛА...

Официальные предсезонные тесты «турингового» чемпионата мира (WTCC) в итальянской Монце прошли, увы, без команды АВТОВАЗа. Завод обнародовал трехлетнюю программу участия в этом престижном турнире, но не успел подготовить технику к старту сезона. В лучшем случае она выйдет на трассы летом.

Больших перемен среди участников чемпионата не предвидится, разве что интересы «Альфы-Ромео» в этом году будет представлять частная команда. Завод же сосредоточится на подготовке к гонкам новой модели. На трассу в Монце вышли 34 пилота, и лучшее время показал лидер команды БМВ Энди Приоль, но второй и третий результат – у гонщиков «Альфы» Сальваторе Тавано и Аугусто Фарфуса. Недалеко от них, впрочем, был и СЕАТ. Жаль, что Lada опоздала на старт великой битвы.

«МОСКВА-ЗИЛ» В ПРИЗЕРАХ

Новый сезон Кубка мира по ралли-рейдам (в этом году – восемь этапов) стартовал в Аргентине. На гонке «Пор лас Пампас» заводские экипажи на прототипах «Мицубиси-Паджеро» не встретили серьезного сопротивления – первым финишировал француз Люк Альфан (в прошлом – известный горнолыжник), вторым – испанец Хуан Рома. А самым сильным из остальных оказался экипаж команды «Москва-ЗИЛ» Сергей Шмаков и Сергей Мишин на заднеприводном багги с двигателем «Хонда». Он занял третье место в абсолютном зачете, оставив ближайших преследователей аж в одиннадцати часах позади. На дистанции почти в пять тысяч километров, из которых более трех тысяч скоростные участки, он проиграл победителю семь часов.



КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

13–14 мая	**чемпионат России**, С.-Петербург
27–28 мая	**чемпионат России**, Москва, Воробьевы горы
10–11 июня	**чемпионат России**, С.-Петербург

РАЛЛИ

20–21 мая	**Кубок России**, Сестрорецк

КРОСС

13–14 мая	**чемпионат России (легковые, багги)**, Казань
20–21 мая	**Кубок России (легковые)**, Воронеж
27–28 мая	**чемпионат России (багги, «Волга»)**, Н. Ломов, Пензенская обл.
27–28 мая	**чемпионат России (багги)**, Ростов-на-Дону
3–4 июня	**чемпионат России (легковые, багги)**, Тольятти
10–11 июня	**чемпионат России (грузовики, багги)**, Истра, Московская обл.
10–11 июня	**Кубок России (грузовики, багги)**, Красный, Смоленская обл.

4х4

3–4 июня	**Кубок России по ралли-рейдам**, Карелия
3–11 июня	**международный трофи-рейд «Ладога»**, Карелия

КАРТИНГ

12–14 мая	**Кубок России**, Серпухов, Моск. обл.
19–21 мая	**чемпионат России**, С.-Петербург

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

3-й этап, ралли Мексики

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара»)	3:47.08
2. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	0.48
3. **М. Штоль** (Австрия, «Пежо-307»)	4.39
4. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	5.27
5. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Пежо-307»)	12.35
6. **Г. Макхейл** (Ирландия, «Форд-Фокус»)	16.02
7. **К. Эткинсон** (Австралия, «Субару-Импреза»)	20.39
8. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	21.44

4-й этап, ралли Каталонии

1. **С. Лоэб**	3:22.01
2. **Д. Сордо**	0.48
3. **М. Гронхольм**	1.45
4. **А. Бенги** (Франция, «Пежо-307»)	2.01
5. **Я. Копецки** (Чехия, «Шкода-Фабия»)	2.57
6. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Шкода-Фабия»)	3.37
7. **П. Сольберг**	3.48
8. **С. Сарразин** (Франция, «Субару-Импреза»)	4.36

После 4 этапов

Пилоты: 1. **С. Лоэб** - 36	2. **М. Гронхольм** - 27
3. **Д. Сордо**	14
4. **М. Штоль**	11
5. **П. Сольберг**	10
6–7. **Т. Гардемейстер, Д. Карлссон**	по 6



Пришельцы с планеты «Слякоть». Прозрачный дождевик – дань уважения спонсорам. В нем и сухо, и логотипы партнеров не скрыты от глаз. Турбовизор на шлеме – залог того, что пилот видит трассу.

В ЭКИПИРОВКУ КАРТИНГИСТА...

Вадим Никишев

С основными элементами гоночной экипировки – шлемами, комбинезонами, обувью, перчатками, специальным бельем – наши читатели уже познакомились (ЗР, 2005, № 8, 11; 2006, № 2). А что же мелочевка с последних страниц каталогов спортивной амуниции? Обычно она «остается за кадром». А зря, в автоспорте нет ничего второстепенного. Порой «какие-то мелочи» и помогают опередить соперников. О таких элементах гоночной экипировки из гардероба картингиста и пойдет здесь речь.

ЧТОБЫ ВИДЕТЬ И НЕ МОКНУТЬ

Если вы не увлекаетесь картингом, никогда не догадаетесь, что это за зверь такой – «турбовизор». Увидев же набор пластмассовых деталей под таким названием, скорее всего, решите: ему место на полке «Детского мира», а не на гонках. Кому нужны эти козырек, подшипник, плоская резинка с двумя замочками и прозрачное «блюдце» с насечками?

Собранное из этих деталей устройство служит картингистам в дождливую погоду. У штатного забрала гоночного шлема нет стеклоочистителей. Его снимают и взамен монтируют козырек с блюдцем-пропеллером. Последнее в движении под напором набегающего воздуха вращается и сбрасывает с себя воду и грязь, летящие из-под картов идущих впереди. Турбовизор не так плотно прилегает к шлему, как штатное забрало, и внутренняя поверхность прозрачного блюдца не склонна к запотеванию. Однако турбовизор не универсален. Там, где скорости достаточно велики, он может создать дополнительную нагрузку на шею пилота или же его сорвет набегающим потоком. Используют еще и защитные пленки на стекле шлема, но их приходится по мере загрязнения срывать, что отвлекает от управления.

В плохую погоду картингисты используют непромокаемые бахилы и дождевые комбинезоны. И те, и другие – поверх штатной экипировки. Как правило, обувь гонщиков сделана из замши. И что бы ни утверждали рекламные буклеты про влагоустойчивую пропитку, в сильный дождь без бахил не обойтись! И дождевые комбинезоны позволяют пилоту не промокнуть, хотя сидит он порой почти что в воде. Дождевики бывают прозрачные и непрозрачные, но по влагозащитным возможностям они почти не различаются (важно, чтобы швы были хорошо проклеены). Правда, под прозрачным дождевиком можно увидеть спонсорские логотипы на комбинезоне.

ЗАЩИЩАЕМ ЛОКТИ, КОЛЕНИ, РЕБРА

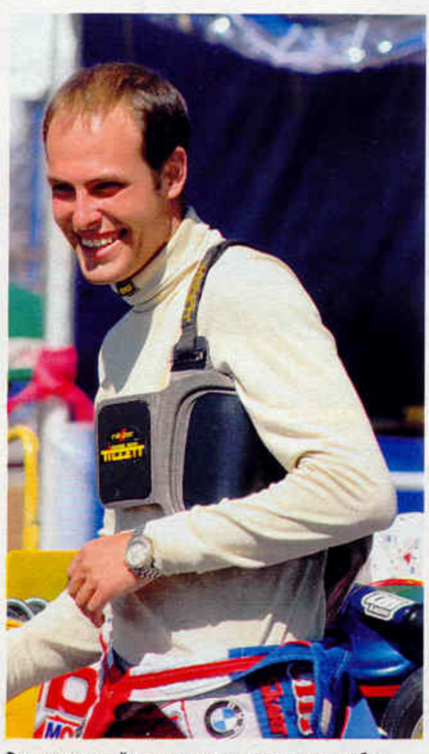
В отличие от турбовизора и дождевой экипировки, предназначенных для ненастной погоды, элементы защиты пилота от травм нужны всегда. Основное назначение картингового комбинезона – механическая защита, и у дорогих моделей она присутствует изначально в виде полистироловых вставок в области локтевых и коленных суставов, груди и спины. А вот бюджетные версии нужно дополнять внешними элементами: налокотниками, наколенниками и защитой ребер. Комбинация «недорогой комбинезон плюс дополнительные элементы», пожалуй, более приемлема – меньше затрат. В качестве же и удобстве внешней защиты можно не сомневаться: именитые фирмы разрабатывают ее с учетом опыта и рекомендаций лучших пилотов.

Наколенники и налокотники для картингистов выполняют из обычных синтетических материалов. Для пилотов же



Картинговый налокотник от травм. Точно такой же, только из огнеупорного материала, применяют пилоты формул в тесном кокпите.





Это не хоккейные доспехи, а защита ребер картингистов. Ее демонстрирует призер чемпионата страны Владимир Нечаев.

формулы и спортивных авто, где есть риск получить травму в тесном кокпите (скажем, при переключении передач) их делают из огнеупорного номекса. Отличить картинговые от формульных просто – последние в два-три раза дороже.

Кстати, существует и жароустойчивый нарукавник: он оберегает локоть от раскаленного двигателя или выпускной системы, исключая, прежде всего, повреждения... комбинезона. Лучше уж оплавить копеечный нарукавник, чем прожечь дорогой комбез.

Еще один элемент экипировки, которым не стоит пренебрегать, – опора для шлема. Масса хорошего шлема всего 1200–1800 г, но и это заметный довесок в ходе гонки, где шейный отдел позвоночника пилота постоянно под нагрузкой. Если же шлем покоится на опоре, шее легче переносить и вертикальные, и боковые перегрузки.

Опора не крепится к шлему жестко, а лишь плотно к нему прилегает. Этого вполне достаточно. Картинговый «ошейник» заметно дешевле огнеупорного автомобильного или формульного, сделанных из номекса. □



Этот блестящий нарукавник не спасает от травм. Его назначение – уберечь комбинезон при контактах с горячим двигателем.



«Липучки» позволяют подогнать наколенник по любой ноге.



Опора для шлема особенно нужна маленьким пилотам: их шея более уязвима, чем у взрослых.

С МАРКОЙ УРТ

Евгений Борисенков. Фото: Георгий Садков

В стане «Субару» чтут субординацию – будь ты трижды дилер, но спортивной техники тебе не видать как своих ушей. Такими поставками ведает специализированное подразделение компании – фирма STI, и дружит она только с избранными национальными представителями. До недавнего времени этот список по существу ограничивался английской «Продрайв», которая снабжала гонщиков всего мира доведенными до спортивных кондиций «импрезами». Нынче перечень малость подрос и включает, помимо прочих, российское предприятие «Успенский раллитехника». Сокращенно – УРТ. Мы познакомились с рецептом приготовления раллийной версии машины «Субару-Импреза WRX», попадающей в классификационную группу N.

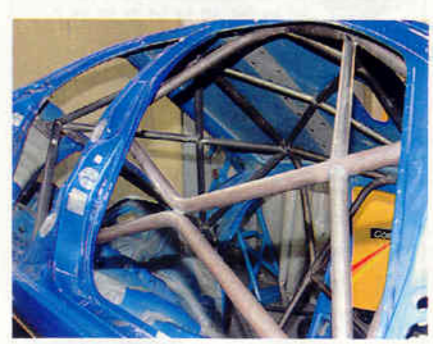
СПРАВА НАЛЕВО

Поскольку в группе N серьезные переделки узлов и агрегатов автомобиля запрещены, для постройки спорткара используют самую заряженную версию из серийных. У «Субару» это «Импреза WRX STI Spec C», существующая лишь… в праворульном исполнении! Поэтому вместе с машиной УРТ получает полный комплект запчастей для перелицовки. Впрочем, особых хлопот эта операция не доставляет – автомобиль-заготовку все равно разбирают дотла.

Голый кузов, установленный на вращающемся стапеле, подвергают серьезной ревизии, тщательно проваривая и усиливая накладками все подозрительные места. Ничего удивительного – раллийный автомобиль много времени проводит в полетах с очень, как правило, жесткими приземлениями. А стандартная, рожденная только ездить, конструкция таких нагрузок не выдерживает.

Затем в кузов вваривают (куда ж без него!) омологированный по международным требованиям каркас безопасности. Пока что покупают у англичан, но вот-вот перейдут к установке отечественного.

Доведенный до спортивного ума остов отправляют в малярку. Скидок на будущую бойцовскую жизнь не делают – все поверхности, включая трубы карка-



Каркас безопасности аналогичен тому, что стоит в автомобилях мирового раллийного первенства.



Баллон автоматической системы пожаротушения выполнен из стали. Карбоновая версия стоит на $1000 дороже.



Ради удобного доступа к узлам и деталям двигателя здесь отказались от подкапотного пластикового обвеса.



Настоящий спортивный кокпит выглядит по-спартански. Отделка из алькантары лишь гасит блики на панели.



Специальный омологированный бензобак существует в трех вариантах – на 51, 60 и 80 литров.



Дополнительный аэродинамический элемент обеспечивает устойчивость машины… в полете!

са, пол и дно (!), тщательно подготавливают и окрашивают «под лак». Ничего не попишешь, гонки не только труд, но и праздник – надо соответствовать!

Собранный заново кокпит сильно отличается от исходного. Органы управления переехали на привычную левую сторону, потянув за собой новую приборную панель и, неизвестно зачем, иную отопительную установку. Последняя, кстати, не роскошь, а средство осушения воздуха, позволяющее сохранять стеклам прозрачность при любых перепадах температур. Не вернулись на прежнее место и родные обивки дверей – они попросту не влезли в щель, оставленную каркасом безопасности. Пришлось заменить их плоскими, специально отформованными из фибергласа. Исчезли аэрбеги, «музыка», пепельница и подстаканники, зато появились система автоматического пожаротушения, рация и полный комплект штурманского оборудования. Впрочем, поступаться комфортом вовсе не обязательно – по требованию заказчика в салоне могут сохранить, скажем, центральный бокс-подлокотник или обшить «торпедо» алькантарой. Благородный материал, кроме того что отлично выглядит, не бликует и не отражается в ветровом стекле. Но большинство все же предпочитает натирать панель матовым полиролем, найдя деньгам более практичное применение. Тем более что главные достоинства спортивной машины могут увидеть лишь посвященные.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Двигатель серии Spec C от прочих фирменных собратьев отличается незначительно. Благодаря доработке головки блока, установке облегченных поршней и иных распредвалов его мощность удалось поднять до 280 л. с. (при 6400 об/мин) против 265 л. с. у обычных товарных моторов. Впрочем, в спорте больше ценят высокий крутящий момент, и в данном случае он составляет 412 Н·м при 4400 об/мин.

Готовый двигатель, как и его спортивные коллеги, может похвастаться отменным аппетитом – 70–80 л/100 км на спецучастке и 25 – на дорожной секции. В зависимости от условий соревнований на автомобиль устанавливают топливный бак емкостью 51, 60 либо 80 литров. Само собой, омологированный, с пористым наполнителем.

Родное сцепление для ралли не подошло. Да и что с него взять, если специальное металлокерамическое выдерживает лишь две гонки. Заменять при этом при-



ходится не только диск, но и маховик с корзиной.

Столь же часто вскрывают для ревизии коробку передач. Здесь она кулачковая, селективная (с привычным алгоритмом выбора передач). Кулиса – гоночная с укороченными ходами. В обычной жизни такие из-за быстродействия, как правило, не используют – синхронизаторам для работы необходимо некоторое время.

«Импреза», как известно, автомобиль полноприводный, и для правильного распределения крутящего момента в трансмиссию заложены целых три дифференциала. Пара межколесных – механические дисковые с регулируемым преднатягом и межосевой – с электронным управлением.

Штатные стойки подвески уступили место спортивным Ohlins с изменяемой высотой, жесткостью пружин и усилиями сжатия-отбоя. Сферические шарниры (ШС) в группе N запрещены регламентом, пришлось изобретать специальные малоподатливые сайлент-блоки. Секрет – в особой форме внутренней обоймы и составе резины.

Но больше всего при изготовлении спорткара «пострадали» тормоза. Первым делом отказались от вакуумного усилителя – лишнее передаточное звено в приводе гонщикам ни к чему. Следом удалили и ABS, поставив взамен клапаны, ограничивающие давление в заднем контуре. Тормозные механизмы «привязали» к пятнадцатидюймовым колесам – именно их, а не штатные «на 17» используют для езды по гравию.

СТАРТОВЫЙ КАПИТАЛ

Пока производство еще в начальной стадии. Собирая по две «Субару» в месяц, мастера УРТ выпустили лишь одиннадцать спортивных машин. Цена экземпляра – от 80 до 180 тыс. долларов. Вилка объясняется амбициями заказчиков: алюминиевый крепеж и карбоновые панели стоят дорого, при том, что бюджетная сталь и фиберглас по большому счету ничем не хуже. Но ведь гонки – это для души, не на каждый день! Впрочем, некоторые предпочитают не приобретать породистый автомобиль в собственность, а арендовать его на очередной уик-энд.

Спрос уже превышает предложение – пилотам, засидевшимся в моноприводных классах, не терпится перейти на другой уровень. И хотя «Субару-Импреза WRX УРТ» до мирового подиума пока не доехала, ее характер соперники оценили. Пятое место в чемпионате мира для новичка – многообещающий результат! □

СЛАВНЫЙ «ГОЛЬФ»

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков

История превращения этого стандартного «Фольксвагена» в эксклюзив весьма необычна. «Гольф» четвертого поколения с двигателем 1,6 л – подарок отца сыну. Но случилось, что счастливым обладатель машины оставался недолго – отец внезапно ушел из жизни. Подарок для сына стал ценным вдвойне, и он решил сделать так, чтобы автомобиль напоминал о близком человеке. Вначале он получил имя собственное – «Слава», а потом при спонсорской поддержке Московского риэлторского центра стал преображаться.

ЛИЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Поначалу изменения коснулись интерьера: обивки и панель приборов вручную обшили искусственной замшей алькантарой, а сиденья – мягкой кожей. Работа, выполненная специалистами фирмы Quantro выше всяких похвал: добротные материалы, отличная подгонка, идеальные швы на сиденьях. Оттенки в интерьере подобраны не случайно. Синяя верхняя часть – цвет неба, лазурный низ – моря, а кожаные вставки на дверях и собственно сиденья – песка. Все это напоминает владельцу о чудесных днях, проведенных вместе с отцом на отдыхе.

Рулевое колесо, кстати, тоже обшито алькантарой в тон панели, и это не только декоративный элемент: такой материал на ободе практичнее кожи. Еще искусственная замша обладает замечательным свойством поглощать звук, что не могло не сказаться на акустике салона. А владелец, между прочим, увлекся высококачественной аудиоаппаратурой и готовил автомобиль к соревнованиям по автозвуку. С этой целью он выстроил довольно сложную систему на базе компонентов «Саундстрим» и «Альпайн». Головное устройство – топовая модель в линейке. Кроме того, в салоне разместились два цветных монитора на жидких



Аэрография на задней двери видна днем, ночью имя «Слава» высвечивается там, где у обычного «Гольфа» ручка открывания багажника.

В салоне царствует алькантара и кожа – сочетание цветов создает умиротворенное «пляжное» настроение.

Стильный блок управления пневмоподвеской.

Самые габаритные элементы модернизированной подвески – компрессор с ресивером – буквально втиснули за задние сиденья…

…а оставшееся пространство в багажнике заняли компоненты аудиосистемы.

кристаллах, которые позволяют смотреть телепрограммы, фильмы и даже пользоваться игровой приставкой. Любопытно, что один монитор традиционно расположен на консоли, а второй выезжает из полки багажника и ориентирован… назад. Изюминка такой компоновки становится очевидной, когда где-нибудь на пикнике поднимают дверь багажника. Расположившись компанией на раскладных стульчиках, можно наслаждаться видео и чистым звуком: в этом случае им заведует отдельная пара динамиков в задней части машины. Все работы по подбору компонентов и инсталляции «музыки» проводили специалисты компании «Осмос плюс».

ОТБРОСИВ ЛИШНЕЕ

Разумеется, эксклюзивный автомобиль должен и выглядеть, и ездить соответствующим образом. Этим занималось тюнинговое ателье RT-Tuning. Там экстерьер изменили до неузнаваемости: передний бампер, приглянувшийся заказчику в каталоге «Порше», подогнали до требуемых размеров – его пришлось сначала разрезать, а потом сращивать. Задний, в котором теперь разместились прямоугольные патрубки выпускной системы, изготовили по собственным эскизам. Поскольку колеса с покрышками 235/45R17, да еще на 30-миллиметровых проставках, не умещались в колесных арках, штатные отбортовки срезали и заменили новыми, более широкими. Завершили работу над



Передний бампер не случайно напоминает «Порше-GT2» – его выбирали по каталогу именно этой фирмы.

обвесом установкой оригинальных порогов и небольшим задним спойлером.

При этом владелец предпочел, чтобы внешность была достаточно лаконичной, не перегруженной лишними элементами. Повторители поворота перекочевали с передних крыльев в стильные зеркала заднего вида, молдинги и дверные ручки канули в Лету. Позвольте, а как же открыть двери? Для этого достаточно нажать кнопку на брелоке, после чего они разблокируются и с помощью толкателей немного приоткроются. Если же аккумулятор разрядился, до моторного отсека можно добраться с помощью «секретки».

Цвет для уникального автомобиля в фирме Profi-auto подобрали соответствующий – хамелеон. В техпаспорте он числится как синий, но таковым предстает лишь в темном помещении. Стоит только солнечным лучам упасть на многослойное покрытие, как оно тут же начинает играть золотыми бликами. Эти метаморфозы тоже не случайны – они повторяют цветовую гамму салона, где, как было сказано, доминируют синие и бежевые тона.

ВОЗДУХ В МОТОР И ПОДВЕСКУ

Техническое содержание – под стать облику. Владелец сначала настаивал на стандартных способах форсировки мотора – увеличении рабочего объема и «игре» с фазами газораспределительного механизма. Это вполне зрелое и взвешенное решение: автомобиль должен быть приспособлен к повседневной эксплуатации и выжимать сверхвысокие показатели с малолитражного двигателя нецелесообразно. Однако реализовать пожелания удалось более оригинальным способом – установкой турбокомпрессора «Гаррет».

Заказчик вначале сомневался, но, узнав о результатах подобной операции на другой машине, дал согласие и получил вполне динамичный и эластичный мотор, выдающий около 136 л.с. и 180 Н·м крутящего момента. Двигатель, естественно, «разжали», установили турботаймер и новый ресивер. Под изменившиеся характеристики мотора тюнеры подобрали соответствующий ряд в пятиступенчатой механической коробке передач. Новый набор шестерен ориентирован в первую очередь на лучший разгон, а не на повышение максимальной скорости. И хотя автомобиль не пугает сумасшедшим ускорением, его способностей вполне хватает, чтобы лидировать в потоке.

Еще одна особенность «Фольксвагена-Гольф Слава» – пневмоподвеска из американских комплектующих. Пневмокамеры, которые сообщаются с компрессором и управляются специальным контроллером, позволяют менять дорожный просвет и регулировать усилие отбоя. В итоге на ходу автомобиль чем-то напоминает «ситроены» с гидропневматической подвеской. Он довольно подробно отрабатывает мелкие дефекты дорожного покрытия (это вина больших колес с низкопрофильной резиной), зато на крупных неровностях приятно удивляет плавностью хода. Скажем, на ходе отбоя компрессор, установленный за задним сиденьем, моментально реагирует на изменение давления в камере и поддерживает кузов в горизонтальном положении, не позволяя ему раскачиваться. Соответственно и при резком маневрировании автомобиль практически не кренится.

В конечном итоге от модели-донора нетронутой осталась лишь крыша. Стоимость эксклюзива нельзя считать разумной, но не будем забывать, что для владельца автомобиль ценен не только оригинальными комплектующими. Главное для него, что все доработки, объединенные именем Слава, в целом гармоничны и подчинены одной идее. □

Подвеска в крайнем нижнем положении – на парковке…



…и в максимально поднятом – для преодоления крупных неровностей. За спицами колес видны четырехпоршневые тормозные суппорты «Брембо».



Отличия от стандарта: новый ресивер, турбокомпрессор, гелевый аккумулятор и над ним – контроллер пневмоподвески.





ЧТОБЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ...

«КИА-Спектра», которую производит Ижевский автозавод, вряд ли отнесешь к «драйверским» автомобилям – как по ходовым качествам, так и по облику. Единственное – шильдик RS на крышке багажника некоторых модификаций, что обычно намекает на принадлежность к классу спортивных автомобилей. В данном случае это не соответствует действительности. Иное дело – новый «обвес» тольяттинской студии Никиты Матюхина. С этим добавлением «Спектра» выглядит должным образом: агрессивные бамперы, пороги и антикрыло. Все это преобразило семейный седан. Теперь дело за тюнингом агрегатов.

ОСТАНОВИТЕ «БУМЕР»!



Кому по карману новый БМВ, не отпугнет и цена почти в 3000 евро за мощные тормозные механизмы от «МК-Моторспорт». Эта немецкая фирма давно специализируется на доводке тормозных систем баварских скороходов. Ее очередная новинка включает 396-миллиметровые вентилируемые перфорированные диски и шестипоршневые суппорты для передней оси, а также механизмы той же конструкции для задней. Правда, диаметр здесь поменьше, «всего» 380 мм, и машинки «попроще» – четырехпоршневые. Есть и изюминка: алюминиевые ступицы дисков и суппорты можно окрасить в разные цвета либо отникелировать. Сертификат соответствия и двухгодичная гарантия прилагаются. И еще: фирменный веб-сайт имеет русскоязычную версию – для российских поклонников тюнинга БМВ.

ЛЕВ ПРЕОБРАЗИЛСЯ

Новый «СЕАТ-Леон», следуя последним тенденциям, стал крупнее, а главное, выше предшественника. Чтобы придать образу большую стремительность, тюнинговое ателье JE Design разработало аэродинамический комплект Wide body (дословно – широкий кузов). В таком исполнении, да еще на заниженной подвеске и 18-дюймовых колесах, автомобиль приобрел вполне динамичный облик. Традиционный набор из бамперов и порогов венчает развитый задний спойлер, который снижает подъемную силу на высокой скорости. Мера не лишняя: под капотом установлен форсированный до 244 л.с. (крутящий момент – 355 Н·м) двухлитровый мотор с непосредственным впрыском. О его потенциале недвусмысленно говорят два сдвоенных 90-миллиметровых патрубка настроенной выпускной системы.



ТРИ ПОДВЕСКИ ДЛЯ «ДЖЕТТЫ»

После европейского дебюта седана «Фольксваген-Джетта» им занялось тюнинговое ателье KW, предложив три варианта подвески. Чтобы сделать более послушным поведение автомобиля, его можно «посадить» на 35–65 мм ниже. Первый вариант поможет сохранить равновесие между плавностью хода, управляемостью и безопасностью, второй, с меньшим клиренсом – для водителей со спортивными амбициями, ну а третий, самый радикальный – для технически грамотных водителей. В этом случае у амортизаторов можно варьировать усилия сжатия и отбоя. Во всех комплектах применена сталь, обработанная по технологии inox line, что гарантирует надежность и долговечность элементов подвески.





СИЛЬНОЕ ЗВЕНО

Денис Чиликин

Что, кроме ушей, нужно, чтобы слушать музыку в машине? Правильно – ресивер, колонки и провода для подключения. Но истинным любителям звучания этого мало. В более или менее серьезной установке можно встретить отдельный внешний усилитель, и не один. Что ж, попытаемся разобраться, в чем его преимущество – попутно избавимся от некоторых ошибочных заблуждений…

Не слишком увлекающиеся аудиотехникой зачастую путают два понятия – «мощно» и «громко». Вывод такой: «я громкую музыку не слушаю, и, значит, мощный усилитель мне не нужен». Хочется спросить: если вы не гоняете под 250 км/ч, вам не нужна машина помощнее? Вы возразите: мощная – это не только «максималка», но и динамика разгона, благодаря которой легче маневрировать… С «музыкой» – то же самое. Для качественного воспроизведения усилителю нужно работать не на пределе своих возможностей, а с запасом, чтобы при необходимости можно было выплеснуть энергию, отыгрывая сложную композицию. Громкость зависит не только от усилителя, но и от колонок, их чувствительности, установки и т.д.

На любом современном головном устройстве можно увидеть цифры «4 x 50W» или даже еще больше. Что – разве это мало? Смотря что и как мерить. На ресиверах указывают максимальную мощность, которую, в общем-то, они могут выдать, но только в пике сигнала (на протяжении короткого времени). При этом нелинейные искажения могут достигать порядка 10%, а то и выше – это уже не музыка. Да и «убить» высокочастотную акустику в таком режиме гораздо проще, чем более мощным усилителем, работающим без искажений.

Любые приличные динамики с легкостью отыграют два десятка ватт, отдаваемых встроенным усилителем ресивера. Но именно 10–20 Вт, а не 50! В этих пределах колеблется номинальная мощность современных головных устройств. В отличие от «максималки», она измеряется при фиксированных нелинейных искажениях, напряжении питания и нагрузке. То есть это – та мощность, при которой музыка еще остается музыкой, а не хрипит и пищит, выдавая заветные цифры.

МОНО, СТЕРЕО…

«Стерео» – это не просто две колонки. Это две колонки, каждая из которых играет свою партию. Благодаря этому можно добиться реалистичности и понять расположение инструментов на сцене. Обычно у ресивера четыре выхода: два – для задних колонок, два – для передних. Но это – не объемный звук: две тыловые колонки в точности дублируют фронтальные. Это далеко не то же, что в системах объемного звучания домашних кинотеатров! В них тыловые колонки работают независимо, позволяя добиться эффекта перемещения какой-нибудь птички по периметру комнаты.

Но расстраиваться не стоит. Если вспомнить концертный зал, то сцена всегда находится перед вами, а если удалось достать билет в центральный сектор – то вот она, наиболее приятная точка прослушивания. Отсюда вывод: в серьезной системе вполне достаточно только фронтальной акустики. Единственный минус – обделенные задние пассажиры.

ПО ПОРЯДКУ НОМЕРОВ…

Двухканальные усилители. В большинстве установок их используют для получения более качественного и мощного звучания пары динамиков или одного сабвуфера. Почему одного? Сабвуфер должен воспроизводить только особо низкие частоты (обычно ниже 60–100 Гц), а они,



ДВУХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ LIGHTNING AUDIO B3.200.2 BOLT
Ориентировочная цена – $150. Выходная мощность 75x2 Вт при четырехомной нагрузке. При мостовом подключении способен выдать 200x1 Вт. Встроенный фильтр высоких/низких частот настраивается в пределах 40–440 Гц. Предусмотрена отключаемая система усиления баса.



ДВУХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ ROCKFORD FOSGATE P550.2 PUNCH
Ориентировочная цена – $550. Серьезная модель с немалой мощностью – 150x2 Вт при четырехомной нагрузке. При использовании двухомной нагрузки способен выдать 275x2 Вт, а в «мосту» и все 550. Встроенный фильтр высоких/низких частот настраивается в пределах 40–400 Гц и может работать как полосовой.

как известно, не локализуются. Поэтому можно обойтись и одним сабвуфером, подключенным одновременно к двум каналам в монорежиме (мостовое подключение). Результат – форсирование мощности.

Чтобы «саб» играл только сверхнизкие частоты, используют встроенный в усилитель фильтр низких частот (ФНЧ). Без него никак – вся музыка превратится в «бубнеж» из багажника. С остальной акустикой поступают наоборот – убирают низкие. Наиболее оптимален тот вариант, когда частота раздела не фиксирована, а может варьироваться.

Существуют ли одноканальные усилители? Да, но скорее как «экзотический вариант»: ввиду своей неуниверсальности широкого распространения они не имеют.

Безусловные рекордсмены продаж – четырехканальные усилители. Свою популярность они заслужили именно благодаря универсальности. Самая распространенная схема подключения – два канала на фронтальную акустику и два канала на сабвуфер. Убиваем двух зайцев: и акустику подключаем, и сабвуфер, а если такового не имеется, можно подключить акустику тыловую. А еще есть так называемое «поканальное» или «полосовое» подключение – одна пара выходов идет к «пищалкам», вторая – на Н4. Правда, в этом случае понадобятся уже более серьезные фильтры с широкими возможностями регулировки.

Мы перепрыгнули через трехканальные усилители. Да, такие тоже есть – третий канал обычно используют для подключения сабвуфера.

Что касается пятиканальных усилителей, то, по сути, это те же четырехканальники с еще одним каналом для сабвуфера. Если с «басовым» каналом все понятно, то оставшиеся четыре можно использовать как для системы с фронтальной и тыловой акустикой, так и для «поканалки», но опять-таки если позволяют фильтры.

От шести и более... Тут, как говорится, на что потянет фантазия. Возможны все предыдущие варианты и даже «поканалка» для трехполосной акустики (опять-таки если позволяют фильтры).

Купить усилитель – полдела, вторая половина – его установка. Корпус и проводка должны быть надежно зафиксированы. Не забудьте про естественную вентиляцию – все усилители греются. И последнее: если один усилитель бортовая система переживет без потерь, то в случае с несколькими мощными возможны сложности. Иногда приходится устанавливать дополнительный аккумулятор, заменять генератор… Любите ли вы музыку до такой степени? □



ЧЕТЫРЕХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ MAGNAT HOT ROD 4500

Ориентировочная цена – $250. Четырехканальный усилитель с мощностью 80x4/240x2 Вт при нагрузке 4 Ом. С двухомной нагрузкой выдает 180x4/500x2 Вт. Встроенный фильтр высоких/низких частот настраивается в пределах 40–250 Гц. Предусмотрена отключаемая система усиления баса на частоте 45 Гц.



ПЯТИКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ DLS RA50 СЕРИИ REFERENCE

Ориентировочная цена – $600. Выходная мощность 70x4 + 265x1 Вт. Способен справляться с нагрузкой 2 Ом на всех каналах. «На борту» фильтры низких/высоких частот, сабсоник и регулятор фазы. Входы «высокого уровня» позволяют подключать к усилителю ресиверы без линейных выходов.



ИТАЛЬЯНКА С ХАРАКТЕРОМ

Не успела «Альфа-Ромео 159» примелькаться на дорогах, как фирма Eibach предложила свой вариант подвески нового седана. «Альфу» никогда нельзя было упрекнуть в пресном характере. Однако немецкие тюнеры посчитали, что для поклонников динамичных автомобилей баланс между комфортом и управляемостью можно сместить в сторону последней. Комплекты пружин Pro-Kit, амортизаторов Pro-Damper и алюминиевых колесных проставок Pro-Spacer были разработаны с учетом результатов многочисленных тестов. Пружины, естественно, обладают прогрессивной характеристикой, понижают центр масс и, в итоге, улучшают параметры управляемости и устойчивости. Той же цели служат и проставки, расширяющие колею.

В компетентности Eibach можно не сомневаться – многие решения этой инжиниринговой компании проверены в большом спорте, включая чемпионаты формулы 1 и WRC.

ГОЛОВА И УШИ

Мобильный телефон – неотъемлемая часть современной жизни. Производители головных устройств с этим не спорят, а, наоборот, идут на поводу у современных технологий. В модельном ряду Pioneer 2006 года заметную позицию занимают головные устройства с использованием беспроводной технологии Bluetooth. С ней можно забыть про всевозможные дополнительные устройства hands-free и использовать потенциал головного устройства с подключенной к ней акустической системой. Наглядный пример – MP3/WMA/WAV-ресивер Pioneer DEH-P55BT.Управление функциями телефона производится непосредственно с передней панели ресивера, а при необходимости можно импортировать и русскоязычную телефонную книгу. Само собой, достоинства аппарата на этом не заканчиваются. Среди особенностей отметим мощный усилитель (50 Вт x 4) с возможностью подключения пассивного сабвуфера, продвинутый эквалайзер, дополнительный линейный вход, фирменную шину IP-Bus. Заслуживает внимания и оформление: ЖК-дисплей и изменяемые тона подсветки клавиш радуют глаз и позволяют идеально вписать ресивер в интерьер вашего автомобиля.

Ориентировочная цена – 340 долл.



ПУСТОЙ НОМЕР?

Максим Приходько.
Фото: Константин Якубов

Восьмого августа 2005 года после соответствующей процедуры были внесены очередные поправки в 12-ю главу КоАП РФ – «автомобильную». В частности, усилено наказание за управление автомобилем без государственных регистрационных знаков. Раньше такое «развлечение» каралось штрафом в 50 рублей. Отныне сумма возросла многократно – 2500 рублей и/или лишение права управления на срок от одного месяца до трех. Широкая общественность по этому поводу возражать не стала. Да с чего бы?.. Интернет-форумы полны разных историй, связанных с ездой (в силу разных обстоятельств) без госномеров. Рассказывали, что в некоторых регионах ездить без номеров стало чуть ли не признаком шика: смотрите, мол, какой я крутой, все могу себе позволить. Что мне ваш «полтинник»! Госдума довольно оперативно ужесточила наказание. Теперь, решили депутаты, неповадно будет без номеров разъезжать.

С тех пор прошло 10 месяцев. На первый взгляд «безномерных» машин в столице резко поубавилось. Хорошо! Значит, испугались «крутые» крутых мер… Ну а как все же в реальной жизни? Для того чтобы проверить это «на собственной шкуре», в одну из недавних весенних пятниц я снял номера со своего автомобиля и поехал выполнять задание редакции.

В ПОИСКАХ КАПИТАНА ИВАНОВА

Честно говоря, было страшновато: остаться без прав, да еще весной, когда в конце недели домочадцы набивают машину дачным скарбом, торопя под бессмертное гагаринское «поехали!». Да и без дачи перспектива три месяца ходить пешком радовала мало. Фотограф тоже действовал на нервы. Пока я откручивал номера, он вкратце пересказывал мне сюжет пьесы Н.Эрдмана «Самоубийца». Еще накануне мы попытались набросать примерный маршрут, с тем чтобы в него попало побольше «проблемных» мест, где «пасутся» экипажи ДПС. «Давай сначала смотаемся в сторону Останкина – мне надо там встретиться со знакомым», – дал



Через четыре минуты я буду без номеров.


Начало проспекта Мира. Я боюсь, но еду.



Через секунду мы отстанем от белой «Тойоты», чтобы наш голый бампер предстал во всей красе.

И вновь мимо. Я управляю машиной-невидимкой.



отмашку мастер выдержки и диафрагмы.

Уважаемые москвичи и гости столицы! До чего же похорошела столица как в целом, так и в частностях! А тут еще боковое зрение, презрев команды мозга о внимании, выхватывает на тротуарах фигурки хорошеньких барышень. Через десять минут пути колени уже предательски не дрожат и руки не потеют. А чего бояться? На Садовом кольце гаишников полно, но разве вычленишь какую-нибудь машину из потока? Вот инспектор пристально вглядывается вперед, но, кажется, меня не замечает – передо мной троллейбус.

Если Правил грубо не нарушать и при этом двигаться в середине потока – глядишь, можно и проскочить до Останкина. Однако для этого я еще должен миновать развязку с Третьим транспортным кольцом, где часто дежурят инспекторы. «А ну-ка, держись правее», – с легким нажимом в голосе командует фотокор. Увы, именно такие правила игры мы для себя установили… Эх, ходить мне пешком, но что поделаешь – перестраиваюсь. Бело-голубой «Форд» стоит аккурат на выезде с проспекта на кольцо. Ба, да рядом с ним еще и постовой! Пытаюсь сделать выражение лица как у Юрия Деточкина, когда он понял, что будет играть в народном театре самого Гамлета. А между тем «Форд» и его команда все ближе. Впереди легковушка, но расстояние между нами такое, что мой голый до неприличия бампер виден невооруженным взглядом. «Ну-у-у…» – тихо подвываю я, мысленно прибавляя к тем самым двум с половиной тысячам штрафа стоимость проездного на метро на три месяца. Но нет, судьба вновь на моей стороне – нас почему-то не замечают стражи правопорядка! Эдак мы точно доедем до Останкина и даже сумеем вернуться в редакцию!

Следующая «встреча с прекрасным» состоялась в районе станции метро «Алексеевская». Бодрого инспектора издалека опознаю по трем буквам на его куртке. Неподалеку служебный автомобиль цвета талого снега с синей полосой. Пока «мой» гаишник стоит спиной, но как только он развернется, так мне и каюк. Скорее всего... Да не скорее, а точно! Я почти в двадцати метрах от него, в десяти... И как назло транспортный поток чуть замедлил свой бег. Инспектор развернулся! Обратный отсчет продолжается. Я уже вижу тяжелый взгляд жены, уже чувствую, что, как все тот же Деточкин, сейчас начну мямлить «ну, това-а-арищ капитан…» Между нами 10, 7, 5(!) метров. Три! Знаете, что было дальше? Офицер вдруг начал совершать некие вращательные движения полосатым жезлом, недвусмысленно указывая всем участникам дорожного движения – проезжайте побыстрее, граждане водители, не задерживайтесь! И мне тоже! «Широка страна моя родная!» – не стесняясь своих вокальных данных, пел я, рассекая пространство и время, проезжая мимо ВДНХ, вдоль все еще экзотической монорельсовой дороги и знаменитой Останкинской телебашни. Обратная дорога если и пугала, то чуть-чуть.

Естественно, стечение обстоятельств, скажете вы. Мол, так не бывает, и все в таком духе. Отчасти да, хотя – как сказать. Я не прятался, но и не наглел, вызывая к своей персоне повышенное внимание. Ехал обыкновенным белым днем. Каждый раз, когда мне попадался инспектор, во мне боролись два противоречивых чувства. Очень надеялся встретить бдительного и при этом честного, неподкупного и грамотного «капитана Иванова», но одновременно и страшился встречи с ним. Ведь я грубо нарушаю Правила, да еще вступившие в силу совсем недавно…

Для чистоты эксперимента на обратном пути специально проехали буквально под носом инспектора, который контролировал движение на съезде с моста перед Рижским вокзалом. Для разворота там предназначена всего одна (!) полоса. От идущей впереди машины мы отстали насколько возможно; скорость на повороте, понятно, и так не самая



Еще один пост на проспекте. Проезжаем без приключений.

высокая… Камикадзе, да и только! Сейчас наверняка остановят, и я получу все то, на что так настойчиво нарывался целый час... Но, кажется, мягкая волшебная шапка-невидимка нежно накрыла нас, доказывая, что закон законом, а человеческий фактор никто не отменял. Я был не просто в зоне прямой видимости – в нескольких метрах от сотрудника ГАИ, и весеннее солнце ярко освещало мою «Нексию» ярко-красного (!) цвета. Офицер лениво скользнул взглядом по машине… и все!

ПРЕСТУПЛЕНИЕ БЕЗ НАКАЗАНИЯ

Вот так мы и разъезжали по дорогой нашей столице в течение нескольких часов – безрезультатно. Возможно, если бы мы выехали на МКАД, нас точно остановили. Особенно ночью, когда других машин нет. Или на выезде из Москвы, или на въезде в нее. Хотя тоже не факт. С другой стороны, моего коллегу, который однажды по большой надобности ехал без номеров, «вычислили» простые милиционеры из отделения и вызвали по рации машину ГАИ. Что характеризует их с положительной стороны. Видимо, мой маршрут пролегал вдалеке от того отделения милиции. За несколько часов, пока проходил наш эксперимент, я неоднократно имел все шансы пополнить бюджет родины своими кровными 2500 рублями. Но, видимо, родине эти деньги ни к чему…

Нас постоянно убеждают с высоких трибун, что гаишники часто смотрят сквозь пальцы на многие нарушения только потому, что «цена» им – 50 рублей. Дескать, такая сумма никого не остановит… Недавно депутат Владимир Плигин (автор законопроекта об увеличении штрафов) рассказал, что «стоимость» работы судебного исполнителя, который отвечает за их собираемость в бюджет – 250 рублей (за каждый штраф). Мол, поэтому они никак не взимаются, а вот стоит их повысить хотя бы до 300 рублей… Позвольте, но вот результат нашего маленького и не слишком объективного эксперимента: даже перспектива наказать нарушителя на две с половиной тысячи рублей практически ничего не изменила! Так что же, если поднять нижнюю планку с 50 до 300 рублей – будет больше догляда?

Часто приходится слышать: «достали», мол, владельцы дорогих автомобилей, те, что с мигалками и спецномерами – что бы они ни вытворяли на дороге, ГИБДД их как будто и не видит вовсе. Но, выходит, что и меня, рядового автовладельца и нарушителя, тоже не видит! Так что суть проблемы не только в размере штрафа, а и в тех людях, что обязаны следить за соблюдением правил и при их нарушении выписывать штрафы. А они в исполнении своих служебных обязанностей у нас не очень заинтересованы. Почему? Это тема отдельного разговора. □



ДЕЛО ЗАКРЫТО. ВОПРОСЫ ОСТАЛИСЬ...

Отдел автомобильной жизни ЗР

Вряд ли кто-то не знает об этом. Губернатор Алтайского края, всенародно любимый артист Михаил Евдокимов погиб в результате дорожно-транспортного происшествия на трассе Барнаул–Бийск 7 августа 2005 года (ЗР, 2006, № 2, 3, 4). Третьего февраля суд Зонального района Алтайского края назвал виновником аварии водителя Олега Щербинского и приговорил его к четырем годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении. Защита подала в Алтайский краевой суд кассационную жалобу на обвинительный приговор.

Двадцать второго марта краевой суд рассмотрел жалобу. Коллегия определила, что суд Зонального района правильно установил ситуацию на дороге, но дал ей неверную юридическую оценку. Не согласился суд и с тем, что водитель Зуев выполнял срочное задание: он вез чету Евдокимовых в село Полковниково на мероприятия по случаю юбилея космонавта Германа Титова. В итоге судья объявил свое решение: дело Щербинского прекратить за отсутствием состава преступления!

Об этом деле слышал, наверное, каждый автолюбитель, а многие приняли участие в акциях протеста. Но при этом закрытый по неизвестным причинам суд в п. Зональном не смог разобраться в причинах ДТП, установить, кто реально в нем виновен, и только породил недовольство и ненужные слухи. Не стал вникать в дело и краевой суд, который сразу отмел просьбу адвокатов о дополнительной автотехнической экспертизе на месте ДТП. Раньше подобное ходатайство отклонила и судья Зонального суда Щегловская…

Итак, решение принято – вопросы остались. Редакция «За рулем» на свой страх и риск (а также за свой счет) решила провести автотехнические исследования, для чего были приглашены эксперты-автотехники Александр Гладышев и Сергей Мукимов. Исследование проводилось по всем правилам за несколько дней до того, как Алтайский суд оправдал Олега Щербинского; затем уже в Москве ее результаты обрабатывала группа экспертов.

Место ДТП с высоты березы. В тот августовский день так же могла поворачивать «Тойота» Щербинского.

ДВИГАЙСЯ «МЕРСЕДЕС» С РАЗРЕШЕННОЙ СКОРОСТЬЮ, ОН УСПЕЛ БЫ ОСТАНОВИТЬСЯ. ЭТО ДАЕТ ОСНОВАНИЯ ПОЛАГАТЬ, ЧТО ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ «МЕРСЕДЕСА» НЕ СООТВЕТСТВОВАЛИ ТРЕБОВАНИЯМ ПРАВИЛ И НАХОДЯТСЯ В ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ С ФАКТОМ ДТП (ПУНКТЫ 10.1 и 10.3 ПДД РФ).

КТО ВИНОВАТ? ВЕРСИЯ ЗР

Рассказывают эксперты-автотехники Александр Гладышев, Сергей Мукимов и директор юридической фирмы «Правозащита «За рулем» Сергей Волгин.

– В составе группы специалистов мы выехали на место и попытались разобраться, как развивались события в тот день и что послужило причиной трагедии. Для этого надо очень четко представлять себе, как двигались автомобили до столкновения, какое положение они заняли в момент удара и т. д. Такой информации у нас не было, пока кто-то не выложил на одном из сайтов в интернете (на свой страх и риск, дело-то закрытое!) отсканированную копию схемы происшествия, заключения экспертов и приговор суда первой инстанции. Именно от этого мы и отталкивались в нашем расследовании.

Итак, автомобиль «Мерседес» губернатора Евдокимова двигался по встречной с включенным проблесковым маячком. Часть свидетелей это не подтверждает, а данных, что был включен еще и звуковой сигнал, нет вовсе. Автомобиль «Тойота» Олега Щербинского находился впереди на перекрестке. Он собирался поворачивать налево, в сторону деревни Плешково. Как показал расчет экспертов следствия, перед началом торможения скорость «Мерседеса» была не ниже 149 км/ч. На схеме ДТП зафиксирован его тормозной след длиной 84 (!) метра. И определено наиболее вероятное место столкновения двух автомобилей. Кстати, именно «Тойота» врезалась в заднюю правую дверь «Мерседеса», а не наоборот. После столкновения лимузин вылетел с проезжей части и врезался в земляной вал.

Для эксперимента мы взяли два автомобиля – праворульную «Тойоту» и «Волгу» (она больше всего подходила по размерам). Абсолютно точно определить место начала маневра автомобиля Щербинского мы не могли, поэтому отталкивались от места, откуда Щербинский мог совершать маневр в соответствии с ПДД. Измерения проводились в статике. «Тойота» стояла на определенном месте, а «Волга» медленно выезжала из-за горки. В момент, когда водитель «Тойоты» видел в зеркалах «Волгу», он нажимал на тормоз. Как только у «японки» загорались стоп-сигналы, тормозил и российский автомобиль. После этого мы измеряли получившееся расстояние, которое и учитывали эксперты при расчетах.

Во время эксперимента роль «Мерседеса» играла «Волга», роль «Тойоты» – «Тойота».



Расстояния промеряются с точностью до сантиметра.

Когда в зеркале заднего вида появлялись фары «Волги», водитель «Тойоты» нажимал на тормоз.

Теперь обратимся к Правилам дорожного движения. Как следует из материалов дела, автомобиль «Мерседес» двигался с включенным проблесковым маячком. В соответствии с пунктом 3.1 Правил водитель лимузина был вправе при выполнении неотложного служебного задания, включив «маячок», отступать от требований ПДД, в том числе превышать скорость и двигаться по встречной полосе. Правда, лишь при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Вот только само по себе столкновение с «Тойотой» еще не означает, что водитель «Мерседеса» не обеспечил эту безопасность. Формально, если бы «японка» не поворачивала, лимузин просто проехал бы мимо. С какой угодно большой скоростью, пусть даже и по встречной полосе. Следовательно, одна из причин ДТП может крыться в маневре «Тойоты», – пункт 8.1 ПДД обязывает водителей перед началом выполнения маневра убедиться в его безопасности.

Понятно, что поворачивающий налево автомобиль «Тойота» создает опасность для водителя «Мерседеса», который движется прямо. Следовательно, в такой ситуации Зуев должен был руководствоваться пунктом 10.1 ПДД и снизить скорость. Из материалов дела видно, что он пытался затормозить, но это не помогло избежать столкновения. Эксперты показали, что, двигайся «Мерседес» с разрешенной скоростью, он успел бы остановиться. Это дает основания полагать, что действия водителя «Мерседеса» не соответствовали требованиям Правил и находятся в причинной связи с фактом ДТП (пункты 10.1 и 10.3 ПДД РФ).

У ЩЕРБИНСКОГО ДОЛЖНО БЫЛО БЫТЬ ВРЕМЯ ДЛЯ ТОЧНОЙ ОЦЕНКИ СИТУАЦИИ И ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ПДД. А ТАК КАК СТОЛКНОВЕНИЕ СОСТОЯЛОСЬ, МОЖНО ПОЛАГАТЬ, ЧТО И ДЕЙСТВИЯ О. ЩЕРБИНСКОГО НЕ СООТВЕТСТВОВАЛИ ПДД РФ (ПУНКТАМ 8.1 И 10. 1, ЧАСТЬ 2).

В то же время результаты нашего эксперимента подтвердили результаты следственных действий: видимость в зеркалах заднего вида автомобиля «Тойота» была достаточной! Нам удалось определить, что в момент, когда ее водитель должен был видеть «Мерседес», расстояние между ними могло составить от 315 до 323 метров. Таким образом, даже если бы губернаторский лимузин двигался с максимально возможной конструктивной скоростью 250 км/ч (69,4 м/с) без торможения до момента столкновения, у Щербинского было не менее 4,5 секунды, чтобы отказаться от маневра – поворота налево. Это как раз и означает, что водитель «Тойоты» был в состоянии обнаружить опасность в виде несущегося «Мерседеса»,



На схему накладываются результаты наших замеров.

обязан был снизить скорость и отказаться от маневра (поворота), «чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда» (пункт 1.5 ПДД). И с формальной точки зрения совершенно не важно нарушал «Мерседес» Правила или нет. У Щербинского было время, чтобы остановиться, но этого не произошло. Более того, именно «Тойота» врезалась в «Мерседес» – значит, в этот момент она двигалась. Отсюда можно предположить, что и действия О.Щербинского не соответствовали ПДД РФ (пунктам 8.1 и 10.1, часть 2).

Но наш эксперимент породил куда больше вопросов по поводу губернаторского «Мерседеса». Жаль, что они почему-то упорно не интересовали следствие. Например, в тормозной системе автомобиля Mercedes-Benz S420L (кузов W140) имеется антиблокировочная система ABS. Однако анализ имеющихся у нас материалов показал, что на месте ДТП остались «следы юза дугообразной формы». То есть, скорее всего, ABS не работала и автомобиль занесло. А значит неисправность тормозной системы могла быть одной из причин гибели людей. Следствие эти вопросы не рассматривает. Также следователи и судья проигнорировали информацию о том, что разрешение на маячок для губернаторской машины было давно просрочено. А если мигалка вне закона – не может идти речи об «отступлении от ПДД».

В любом случае, по нашему мнению, с юридической точки зрения можно сделать вывод об обоюдной вине водителей в этой аварии. Зуев даже при наличии включенной мигалки обязан был обеспечивать безопасность дорожного движения, но своими действиями он фактически поставил себя в ситуацию, когда не имел технической возможности избежать столкновения. Щербинский же имел достаточное время, чтобы трезво оценить ситуацию на дороге и либо просто остановиться, либо продолжить движение прямо, что, возможно, позволило бы избежать столь трагических последствий. Но – увы…

В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ, ПО НАШЕМУ МНЕНИЮ, С ЮРИДИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ МОЖНО СДЕЛАТЬ ВЫВОД ОБ ОБОЮДНОЙ ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ В ЭТОЙ АВАРИИ.

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ ЗР

Откровенно говоря, мы не рассчитывали на такие результаты нашего эксперимента, но независимо от этого решили ознакомить с ними читателей журнала. В любом случае, суд свое решение принял, решением Алтайского краевого суда об оправдании Олега Щербинского мы вполне удовлетворены и не собираемся его оспаривать. Собственно, у нас и права такого нет – ни юридического, ни человеческого – трое участников того ДТП мертвы. Но некоторые выводы все-таки сделать надо.

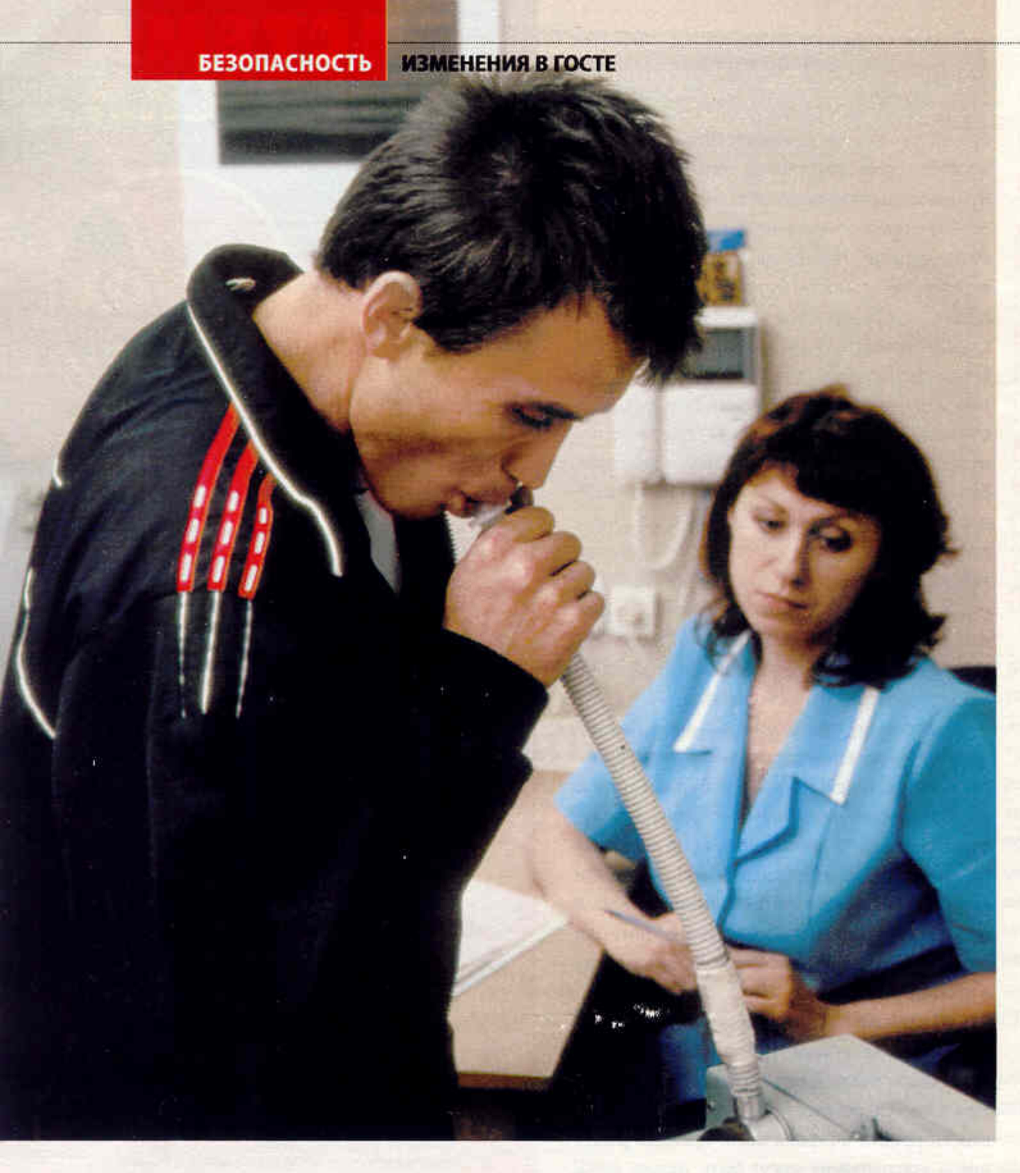
Мы с самого начала не выпускали это дело из поля зрения. Надеялись, что оно, в силу своей исключительности, будет носить абсолютно правовой, юридический характер, без бьющих в таких случаях через край эмоций, а главное – без конъюнктурных посылов. Не случилось! И в том, и другом случае решение суда никакого отношения к закону не имело – оно было, по нынешней терминологии, чисто политическим. Вы, сограждане, требовали торжества правосудия? Получайте и радуйтесь! Только вот радости до конца нет. Не создан прецедент, не подтвержден законный порядок, по которому отныне невиновный будет обязательно оправдан, а виновный, наоборот, наказан. Пересмотр дела Щербинского не стал шагом к оздоровлению правоохранительной системы.

«Неправый» приговор отменили – но почему же не наказали судью, которая его вынесла, следователей, которые собирали только доказательства вины одной стороны, прокурора, выдавшего заключение, которое тут же рассыпалось? Да и не слышно было, чтобы эти «защитники права» хотя бы извинились перед человеком, который по их вине потерял столько сил и вообще провел полтора месяца в изоляторе…

Не сделали власти и никаких выводов по поводу той нелепицы, что первый суд проходил в закрытом режиме. На каком основании? Нам кажется, по итогам этого дела судебные власти просто обязаны были принять решение – «закрытыми» могут быть только дела, где затрагивается государственная тайна или что-то глубоко личное (допустим, слушается дело об изнасиловании). ДТП – из другой категории.

Что касается дорожно-транспортных происшествий, то, по нашему мнению, тут может быть четче прописан ряд процессуальных нормативов. Ни для кого не секрет, что в большинстве своем и следователи, и прокуроры, и судьи не специалисты в области ПДД. Так может быть стоит обязать следователей проводить необходимый набор процедур и экспертиз, помогающий установить виновных. И ошибок тогда будет меньше, да и возможностей «влиять» на приговор – тоже.

Пока это лишь наши пожелания, вытекающие из «Дела Щербинского». Оно закрыто и сдано в архив. Но где гарантия, что завтра под следствие по схожему обвинению не попадут другие автомобилисты? □



БЕЗ ДОМЫСЛОВ...

Сергей Волгин, Игорь Моржаретто

Что-то год начался для автомобилистов бурно! Не успели отгреметь страсти по дополнениям и изменениям в ПДД, которые правительство ввело с 1 января 2006 года, как посыпались новые «подарочки» в виде очередных поправок к действующему законодательству. Сначала изменили требования к исправности транспортных средств при техосмотре, а спустя месяц – еще и правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения водителей. И в том, и в другом случае не обошлось без мелких ляпов. Автомобилизированный наш народ привык уже относиться к правительственным нововведениям подозрительно, так что панические слухи возникли сразу. Здесь мы хотим разъяснить суть изменений, дополнений и поправок.

А ГОСТ И НЫНЕ ТАМ...

Итак, с 1 марта внесены изменения в ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». Их трудно назвать революционными. На самом деле это просто приведение к единому знаменателю обновленных ПДД и «автомобильных» ГОСТов. Последние были опубликованы в начале года, и автомобилисты отреагировали на их появление очень остро. Особенно критиковали положения ГОСТа, относящиеся к светотехнике автомобиля, в первую очередь – запрет на «американскую» оптику. Оказывается, не зря. В конце марта правительство России отменило ограничения, касающиеся цвета поворотных огней. Говорят, премьер М. Фрадков дал поручение проанализировать соотношение между степенью безопасности и затратами на замену фонарей. Анализ (на это ушло два месяца) показал: овчинка выделки не стоит. Норму отменили.

Еще народ не понял, с какого-такого перепугу в ГОСТе появился пункт, согласно которому задний номерной знак должен быть освещен ОДНОЙ лампочкой. В большинстве автомобилей их две – что же, одну выкручивать перед прохождением ТО? Как нам объяснили в ДОБДД МВД РФ, в текст вкралась, как принято говорить, досадная опечатка: фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака на автомобиле должен присутствовать в количестве НЕ МЕНЕЕ одного, а не ОДНОГО. Опечаточку обещали в будущих изданиях поправить.

Не придется владельцам и комплектовать свой автомобиль дополнительными стоп-сигналами и противотуманками, если на их машинах такая светотехника не предусмотрена производителем. Единственное, что могут потребовать в ближайшем будущем по части светотехники, так это автоматический корректор фар на машинах с газоразрядной (ксеноновой) головной оптикой. Тем, кто купил автомобиль со штатным «ксеноном» (или ставил его у официального дилера), беспокоиться вообще не о чем – на таких машинах автокорректор уже в «базе». А вот любителям «гаражного» тюнинга придется такую небывалую «красоту» демонтировать. Или искать обходные пути для прохождения ТО (что мы, конечно, не приветствуем). То же относится и к тем, кто установил на свою крутую «восьмерку» самодельный «кенгурятник». Новый ГОСТ исключает возможность пройти техосмотр автомобилям с дополнительной защитной решеткой радиатора, если она «голая» – не имеет эластичного покрытия.

Согласно изменениям, внесенным в ГОСТ, техосмотр (по акустическим нормам) не пройдут и автомобили с демонтированными или неработающими катализаторами выхлопных газов.

Есть в новых ГОСТах и приятные изменения. Например, на 10% смягчены нормы эффективности торможения автомобиля; они теперь соответствуют европейским. Отменена проверка силы света внешних светосигнальных приборов. А еще при техосмотре не смогут придраться к плохому натяжению рем-

ня привода усилителя рулевого управления и не проверят «частоту и угол размаха при работе дворников». Оказывается, на безопасность движения это не влияет.

ВЫДОХ НОМЕР ДВА

Сразу после новогодних праздников и Минздрав решил отметиться в том, что касается автомобилистов. В результате на свет появился приказ № 1 от 10 января 2006 года «О внесении изменений в приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации № 308 от 14 июля 2003 г.». Отныне утверждена новая «Инструкция по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством». Уф-ф-ф…

Несмотря на труднопроизносимые названия сих документов, процедура освидетельствования водителей практически не изменилась.

Водитель по-прежнему имеет право отказаться от предложения «дыхнуть» прямо на посту ДПС – это всего лишь повод для гаишника подтвердить свои подозрения. Не нравится «трубка» – надо сразу же настаивать на медосвидетельствовании врачом-наркологом. Лишь показания последнего будет принимать во внимание суд. Как и раньше, освидетельствование может проходить в стационарных медицинских учреждениях и в передвижных автолабораториях, и проводит его только врач, прошедший специальную подготовку. Исключение – сельская местность, где врача днем с огнем не найдешь; здесь сойдет и фельдшер. Правда, теперь медик должен иметь документ произвольной формы о прохождении специальной подготовки, действующий три года (предъявлять этот документ водителю он не обязан). Основанием для освидетельствования является протокол о направлении на эту процедуру, подписанный не только должностным лицом (как раньше), но и самим водителем. Формально, при отсутствии подписи последнего на протоколе, освидетельствование проводиться не может. При этом сам отказ водителя подписать протокол отказом от освидетельствования не является. Как врачи и инспекторы ГАИ будут выходить из этой ситуации – не совсем понятно.

Уточнены сведения, которые должны быть указаны в акте. Теперь это не только фамилия, имя, отчество водителя, но и его внешний вид: «поведение, эмоциональный фон, особенности речи, вегетососудистые реакции, состояние двигательной сферы, жалобы на свое состояние, наличие или отсутствие запаха алкоголя изо рта». Кроме того, для освидетельствования разрешается использовать только «зарегистрированные изделия медицинского назначения и разрешенные медицинские технологии». И опять же непонятно, кто должен выдавать эти разрешения (раньше такую функцию брал на себя Минздрав).

В любом случае, для начала должен исследоваться на алкоголь выдыхаемый воздух (результаты заносятся в акт). При этом пробы воздуха должны отбираться четыре раза (а не два, как раньше). Первый раз двумя разными приборами и спустя двадцать минут еще раз двумя (можно теми же). Если проба воздуха дала отрицательный результат, но налицо клинические признаки опьянения, отбирается «проба биологического объекта» (кровь или моча) для определения вещества, вызвавшего опьянение. По результатам освидетельствования врач делает одно из двух заключений: «состояние опьянения не установлено» или «установлено состояние опьянения».

НОВЫЕ ГОСТЫ И ПРАВИЛА – ЭТО ПОПЫТКА ПРИВЕСТИ НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ К ЕДИНОМУ ЗНАМЕНАТЕЛЮ, НО И ТУТ БЕЗ ЛЯПОВ НЕ ОБОШЛОСЬ.

В случае с алкогольным опьянением все более-менее просто. Если в местных лабораторных условиях установить наличие наркотического вещества в организме невозможно, решение о том, есть ли опьянение или нет, принимается (после тщательного анализа всех результатов исследований, естественно!) руководителем медицинской организации или его заместителем.

Отказ от освидетельствования на любой стадии этого процесса, как и раньше, чреват автоматическим лишением прав (хотя это прерогатива уже другого органа – суда). □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

1. Объезжал пробку по обочине. Правомерно ли меня оштрафовали, ведь я никому не мешал?

А. НИКИТЕНКО, НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛ.

Вполне. Пункт 9.9 Правил дорожного движения Российской Федерации запрещает движение по обочинам. Нарушение данного требования влечет наложение административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда (часть 1 статьи 12.15 КоАП РФ).

2. Купил подержанную иномарку. Должен ли я пройти техосмотр, если талон, оставшийся от прежнего владельца, еще действует? Если да, то в течение какого времени?

Г. КИРОВ, МОСКОВСКАЯ ОБЛ.

В соответствии с **Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним** собственник (представитель собственника) обязан представить транспортное средство на первый государственный технический осмотр в течение 30 суток после его государственной регистрации в Госавтоинспекции. При этом новый талон о прохождении техосмотра выдается без проверки технического состояния транспортного средства.

3. Слышал, что изменились сроки техосмотра. Я купил новую бортовую «Газель» (с разрешенной массой 3,5 т) и собираюсь пройти техосмотр. На какой срок получу талон?

А. КУТУЗОВ, КОСТРОМСКАЯ ОБЛ.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2005 г. № 862 с 1 января 2006 г. изменена периодичность проведения государственного технического осмотра. Отныне грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т, зарегистрированные в установленном порядке в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления, подлежат очередному осмотру только через 36 месяцев. А последующие осмотры назначаются с такой периодичностью: если с года выпуска прошло не более 7 лет (включая год выпуска) – каждые 24 месяца, если более 7 лет – каждые 12 месяцев. Таким образом, если ваш автомобиль выпущен в 2006 г., то после прохождения первого техосмотра в этом же году последующие будут проводить в 2009, 2011, 2013 годах, а далее – ежегодно. Надо иметь также в виду, что если на первый осмотр вы представите транспортное средство после 31 декабря года, следующего за годом изготовления, то очередной осмотр будет через 24 месяца.

4. Сыну 17 лет. Можно ли уже сдавать экзамены и получать права?

С. СЕРГЕЕВА, БУРЯТИЯ

Статьей 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» установлено, что право на управление транспортными средствами категории «А» предоставляется лицам, достигшим шестнадцати лет, категорий «В» и «С» – восемнадцати, а категории «D» – двадцати. Однако к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категории «В» и категории «С» могут быть допущены лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, учреждениях начального профессионального образования (если такая подготовка предусмотрена образовательными программами), специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов. Водительские удостоверения указанные лица получают по достижении ими восемнадцати.

5. В июне 2005 года купил новый «Ниссан-Алмера». При регистрации в ГИБДД мне не вернули ПТС, объяснив это необходимостью проверки транспортного средства через таможню. При этом никакого документа, подтверждающего факт изъятия ПТС, мне не выдали. До настоящего времени ПТС мне не возвратили, поскольку, как мне сообщили, таможня не отвечает на запрос. Законно ли изъятие ПТС?

А. КАЛУГИН, КЕМЕРОВО

В соответствии с **Правилами регистрации автомототранспортных средств в ГИБДД МВД** при осуществлении регистрационных действий могут быть назначены проверки по выявлению признаков изменения маркировочных обозначений, подделке представленных документов, несоответствия указанных в них сведений либо по другим фактам. В этом случае заявителям выдают копии (ксерокопии) принятых у них паспортов транспортных средств или иных документов с внесенными туда записями о том, что оригиналы получены с указанием даты и времени принятия решения по заявлению. Копии (ксерокопии) принятых документов заверяются подписью должностного лица и печатью регистрационного подразделения. С учетом изложенного действия сотрудников Госавтоинспекции были неправомерны. Следует отметить также, что в случае направления запросов о подтверждении каких-либо данных о транспортном средстве его регистрация осуществляется в обычном порядке независимо от сроков исполнения запросов.

6. На моем «Опеле» табличка с VIN оказалась прикреплена к кузову не на заклепках, а на саморе-

зах. Если экспертиза подтвердит, что номер не изменялся, поставят ли машину на учет?

М. БОЙКО, МОСКВА

В случае, если экспертиза установит подлинность маркировочных обозначений узлов и агрегатов транспортного средства (VIN, номер двигателя), оснований для отказа в его регистрации не будет. При этом в соответствии с упомянутыми **Правилами регистрации автомототранспортных средств** в паспорт транспортного средства и свидетельство о регистрации вносят соответствующие отметки.

7. Автомобиль 1975 года выпуска собственник подарил своему родственнику (есть дарственная). Может ли последний снять машину с учета для последующей продажи или переоформления, если при этом не присутствует первый владелец? Машина 15 лет не эксплуатировалась, поэтому не платился транспортный налог. С какого времени его надо платить?

Н. СОРОКИНА, ПЕРМЬ

В соответствии с **постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938** лица, за которыми зарегистрированы транспортные средства, обязаны снять их с учета в случае прекращения права собственности. Для снятия автомобиля с учета в Госавтоинспекцию должно обратиться либо лицо, за которым он зарегистрирован, либо любое другое, действующее на основании доверенности. По поводу транспортного налога следует обращаться в налоговые органы, на которые возложен контроль за правильностью уплаты налогов.

8. В печати появилась информация о новых дорожных знаках. Где можно ознакомиться с ними и порядком их установки?

К. МАКЛАКОВ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ.

С 1 января 2006 г. введен в действие национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», который устанавливает номенклатуру и технические характеристики дорожных знаков (появилось 24 новых и добавлено 18 разновидностей существующих знаков). Значение дорожных знаков и требования к их установке определяются ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», который также введен в действие с 1 января 2006 г. Описания всех знаков, их основные характеристики и изображения можно найти в брошюрах с текстом Правил дорожного движения Российской Федерации (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2005 г. № 767).

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД России читателям ЗР:

Ответ 2

Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880.

Ответы 50, 6

Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждены приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59, зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251.

Ответ 7

Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».

ШТОПОР ДЛЯ ПРОБКИ

Андрей Морозов

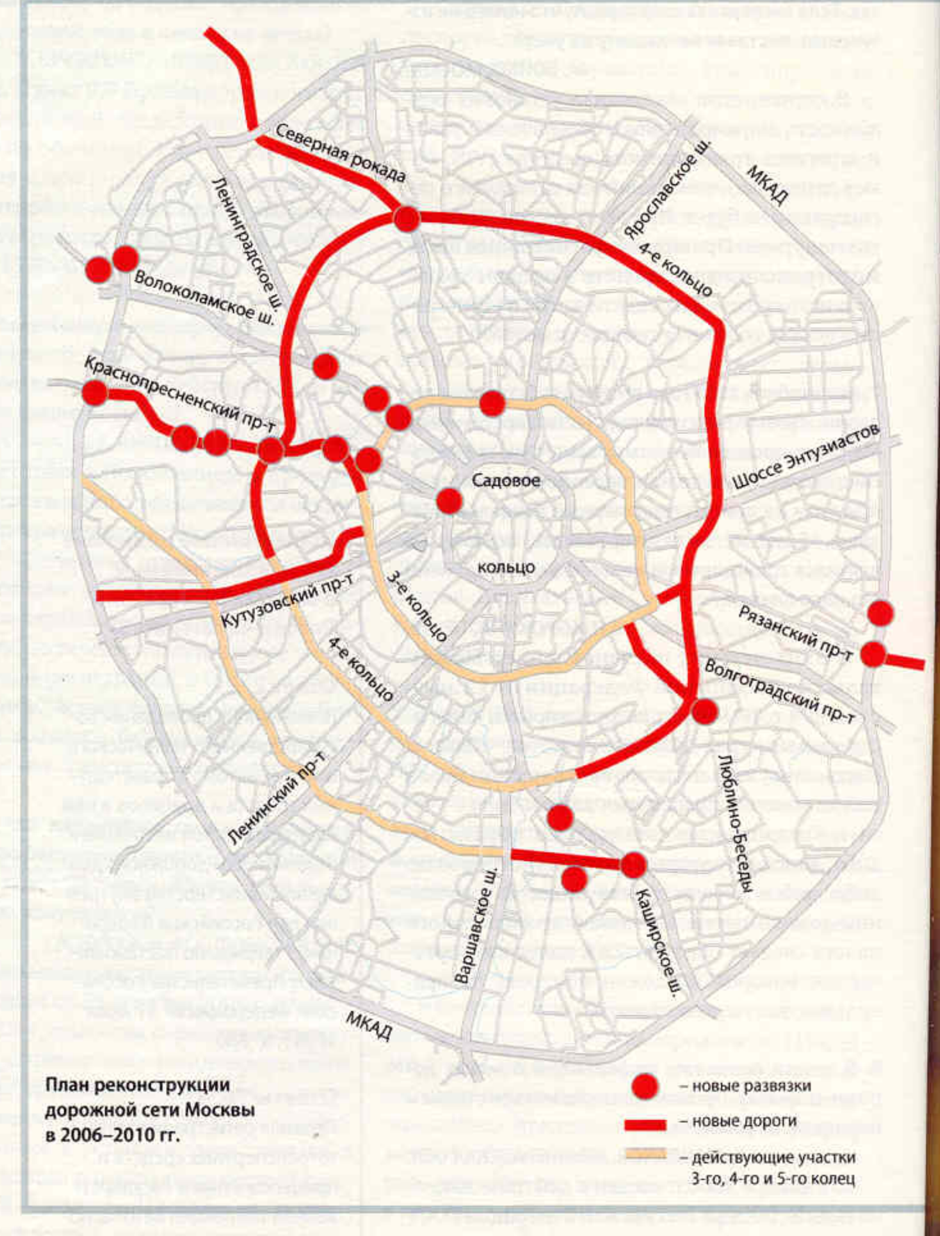
Лет двадцать назад об уличных пробках можно было узнать лишь из сообщений наших зарубежных корреспондентов. Теперь российские и в первую очередь московские автомобилисты примерили на себя шкуру жителя мегаполиса, проводя порой по нескольку часов в день в этих самых пробках.

Обозначилась проблема примерно с середины 90-х годов прошлого века, когда начал бурно расти столичный автопарк. Специалисты приводят любопытное данные: площадь, которую физически занимают 3 миллиона автомобилей москвичей, равна площади всех автодорог и железнодорожных путей в городе. И это не учитывая даже норм парковки, хотя машины служат, как известно, для того, чтобы на них перемещаться из одного пункта в другой. Так неужели эту проблему решить невозможно?

Для ответа на этот вопрос мы обратились в Научно-исследовательский и проектный институт (НИИПИ) Генерального плана Москвы. По мнению главного инженера института Юрия Короткова, столица может избавиться от пробок. Главное, чтобы эта задача была определена как приоритетная. Между тем четкой стратегии в сфере уличного движения самого крупного мегаполиса России… до сих пор не существует!

– Ситуация парадоксальная, – говорит Ю.Коротков. – Всех давно волнует проблема автомобилей в городе, на разных уровнях ее пытаются решать. Но выработать комплексную стратегию, определить логичную линию по развитию дорожной системы в Москве так и не удается. В нашем институте давно создан крупный отдел по этой тематике. Подготовлено немало работ, в частности, объемный труд «Стратегия развития общегородской уличной системы». Но только сейчас этими работами начинают интересоваться!

Обывателю кажется, что Москва уже загружена автомобилями, как Париж или Лондон, а то и больше. Специалисты же в своих расчетах более реалистичны. В Западной Европе, где в последние годы принялись и за общественный транспорт, на него приходится лишь 40%, а 60% – на личные автомобили. Согласно расчетам, в Москве в перспективе лишь треть поездок будет осуществляться на



План реконструкции дорожной сети Москвы в 2006–2010 гг.

личном транспорте и две трети – на общественном. Это – максимум, на который способна столица. Сегодня же на долю личного транспорта приходится лишь 15% всех перевозок в городе. Таким образом, в будущем интенсивность использования его возрастет только в два раза, при том, что дороги уже с нагрузкой не справляются.

– Что же делать в ближайшем будущем? Какова будет стратегия дорожного строительства на 7–8 лет? – задает вопрос Ю. Коротков. И отвечает: – В первую очередь, многие проблемы решит строительство Четвертого транспортного кольца. Отрезок его уже построен на юге Москвы; северная часть пройдет вдоль московской окружной железной дороги. Полностью кольцо заработает через пять лет. Далее с юга начнет строиться и Пятое кольцо.

Кроме развития колец, специалисты НИИПИ Генерального плана Москвы считают необходимым развивать дороги, которые свяжут новые крупные торгово-экономические центры, прежде всего «Сити» и Всероссийский выставочный центр.

– Большой объем строительства необходим и на «ленинградском» направлении, – завершает рассказ Ю.Коротков. – В ближайшие годы в районе, прилегающем к Ленинградскому проспекту и шоссе, будет построено множество жилых и торговых объектов общей площадью 12 млн. квадратных метров. Естественно, людей, которые будут там жить и работать, необходимо обеспечить дорогами. Это и стоит в повестке дня.

В этом номере мы начинаем разговор о вставшей во весь рост проблеме пробок. Далее планируем его продолжить. □

ШУТКИ ШУТКАМИ

Виктор Дмитриев.
Фото: П. Рогозин,
А. Хлюппинен,
В. Малков, В. Скворцов

От смешного до грустного один шаг. Об этом вспоминаешь и когда видишь на дорогах нелепые творения ответственных за безопасность движения.



За примером идти далеко не надо. На фото 1 – забавное сочетание знаков на подступах к «стройке века» – Третьему транспортному кольцу в Москве. Шутки шутками, но именно приоритет в движении играет на перекрестке ключевую роль, а предложив водителям такую «дилемму», столичные дорожники сами провоцируют неприятности.



Пример на ту же тему запечатлел наш читатель в Ленинградской области (фото 2). Да, на деревенской дороге движение не ахти какое, но ведь и на старуху бывает проруха: цена решения этого ребуса, особенно на неосвещенной дороге, может быть очень высокой.



Предупреждающий знак на фото 3 на первый взгляд совершенно безобиден. На самом же деле водители лишились важной информации о возможной опасности.



Ну а в этом знаке (фото 4) родом из Вологодской области, согласитесь, есть что-то мистическое – даже крест проглядывает. Так что, уступая кому-то дорогу, задумаешься о смысле бытия.

На последнем снимке (фото 5) – творение сибирских дорожников. Красиво, не так ли? Но… бесполезно. Потратили деньги, отчитались, а в итоге что? Эта капитальная конструкция – не более чем рекламный щит, и к тому, что на нем написано, можно прислушаться, а можно игнорировать. Желтая полоса, судя по всему, это и есть та самая разметка 1.4, которая запрещает… остановку. Ни она, ни даже присутствующая здесь табличка 7.12 «Опасная обочина» выезд на обочину не запрещают. И уж тем более никакие словеса не могут заменить жестких и однозначных требований дорожных знаков. Если когда-нибудь для нашей рубрики «Стоп-ляп» перестанут поступать сигналы от читателей, тогда мы поверим, что на дороге действительно воцарился порядок. Доживем ли?





Я являюсь счастливым обладателем «черного бумера» - автомобиля BMW, оснащенного двигателем М60. Машина достойная, в этом смысле со мной согласится любой поклонник этой знаменитой баварской модели. Главное же для BMW, конечно, динамика машины, таящийся в ней заряд энергии, покоряющий любого настоящего любителя скорости.

Каждые 30 тыс. км пробега я посещал СТОА, где топливная система моего BMW проходила процедуру чистки. Пока автомобиль был «свежий», чистка топливной системы не особо заметно влияло на работу двигателя, но раз надо, то надо.

Как-то раз (точно по всемирному «закону подлости»), в чистом поле за 200 км от Москвы мой BMW захандрил. Вначале движок заметно ослабел, при нажатии на педаль газа стал издавать глухие звуки, обороты упали. Затем мотор умер окончательно, многочисленные попытки его запустить привели только к тому, что полностью сел аккумулятор.



То, как автомобиль доставляли в техцентр, — история отдельная, не имеющая отношения к нашей теме. Главное другое - вскрытие мотора квалифицированными специалистами выявило картину прямо-таки удручающую. Клапаны форсунок были полностью закоксованы, кислородный датчик (_-зонд) выдавал данные прошлогоднего календаря, катализатор был убит. Два последних элемента прослужили 80 тыс. км, хотя должны были исправно работать до 180 тыс. Главный сюрприз поджидал в блоке цилиндров: износостойкое покрытие Nikasil зеркал цилиндров было разрушено. И, как мне объяснили, все случилось из-за использования при промывке топливной системы несоответствующей промывочной жидкости - сольвента! Итог печальный, не правда ли? Солидная сумма на ремонт, без которого вполне можно было бы обойтись, и куча потерянного времени. Обидно, одним словом.



Кто же мог предполагать, что обычная промывка форсунок и топливной системы на работающем двигателе, с помощью фирменного сольвента, может вызвать такие последствия, а расходы на их устранение выльются в очень значительную сумму. Но, как говорили замечательные сатирики, «надо было знать».

форсунок только специально предназначенного для данного двигателя сольвента. А еще лучше промывать демонтированные форсунки в ультразвуковой ванне.

Но упрекать владельца нельзя. В описании автомобиля такой информации нет, а на солнцезащитном козырьке изготовленного в Мюнхене автомобиля указан телефон немецкий службы, куда надо обращаться в случае неполадок с BMW. «Счастливый обладатель» сам виноват в своих неприятностях. Их могло и не быть, если бы «очищение» проводилось на одной из дилерских станций BMW в России.

Но оставим в стороне извечный российский вопрос «кто виноват?» Проведем анализ того, что произошло.

Современный автомобиль - механизм тонкий. То, что приемлемо для машин прежних поколений, может быть совершенно недопустимым для новых моделей. Это касается и материалов (в нашем случае - это промывочная жидкость), и технологии их применения.

«Неправильный» сольвент превратил шлаки и грязь, задержанные микрофильтрами форсунок, в гелеобразную субстанцию. Эта «паста» оседала на клапанах форсунок, образуя под действием высокой температуры стеклообразную массу, что и привело к закоксовыванию. Незначительное количество этой же гадости сумело добраться и до _-зонда и катализатора, температурные условия работы которых к щадящим не относятся.



А много ли этим высокотехнологичным изделиям надо?

Разрушение износостойкого покрытия Nikasil на зеркалах цилиндра также легко объяснимо. Тут «горе-мастер» откровенно нарушил технологию промывки. (Представить себе промывочную жидкость, способную растворить никелевое покрытие, содержащее частицы карбида кремния, невозможно даже в страшном сне). Скорее всего, двигатель очень долго гоняли на сольвенте. Наверняка, хотели «как лучше». А получилось наоборот. Использование сольвента в качестве моторного топлива допустимо только на короткое время. Его состав способствует активному разжижению и удалению масляной пленки на границе поршень-цилиндр. Ну а сухого трения даже Nikasil не выдерживает!

Вывод прост. В организме автомобиля все взаимосвязано. Что же касается любого его составляющего, надо всегда помнить завет «не навреди» и обращаться к хорошему доктору, который не только

Лечиться надо правильно...

История, приведенная выше, не выдумана. И таких прецедентов можно привести огромное множество, включая случаи, когда в двигателе происходит гидроудар в момент процесса очистки топливной системы. Он может быть ярко выражен, а может быть не сильным. Но итог всегда один - капитальный ремонт мотора. Почему? Да все очень просто. Большинство производителей, изготавливающие подобные средства очистки, не утруждают себя модернизациями и усовершенствованием своей продукции. Их чистящие средства были хороши для автомобилей карбюраторных и с механическим впрыском K-KE Jetronic, но абсолютно неприемлемы для обслуживания современных автомобилей. Случившихся неприятностей вполне можно было бы избежать, если бы владелец заранее был проинформирован о необходимости использования при «горячей» промывке

знает как, но так же знает и чем. К сожалению, по инерции или по своей лени, но большинство механиков используют готовый чистящий раствор. В момент процесса чистки машину так трясет и лихорадит, что хозяину лучше этого не видеть. Только одно это уже говорит о том, что в двигатель попадает что-то инородное. Сам же механик и двух минут не может выстоять около заведенного автомобиля. Но то, что он не жалеет свое здоровье и вдыхает высокотоксичный выхлоп - это его дело, но почему он считает возможным гробить наше здоровье и нервную систему, когда после подобных процедур наша машина превращается в груду хлама? И заметим, что он всегда прав, и всегда найдется множество веских аргументов в его защиту. И ни одного в защиту нас. То, что наш автомобиль получил гидроудар по причине того, что блок управления не воспринял «гадость», которой он чистит наш автомобиль как бензин и дал команду на открытие клапана форсунки (что вполне логично, поскольку не хватает бензина в цилиндрах), виноваты мы. То, что наш катализатор расплавился, превратился в однородную массу и закрыл проход отработанным газам, виноваты мы. То, что наш _-зонд приказал долго жить, виноваты мы и т.д. и т.п. Примеров, аналогичных приведенному выше, множество.

Современный автомобиль требует современного обслуживания с использованием современных материалов. Его ни в коем случае нельзя подвергать воздействию агрессивных чистящих растворов, поскольку они выводят из строя целые узлы, не говоря о сальниках, прокладках и остальных деталях, сделанных из мягких материалов. Чистящий раствор должен быть средством уникальным и разработан с учетом современных технологий автомобилестроения. На сегодняшний день по-настоящему эффективных и абсолютно безопасных для автомобиля чистящих средств на рынке представлено немного. Одним из них является сольвент «Ecoclean BM», разработанный российской компанией «ЭКОлоджик» при содействии канадской компании «Kleen-flo».



Сольвент предназначен для очистки топливной рейки и регулятора в системе центрального и распределительного впрыска топлива бензиновых двигателей.

Положительным эффектом применения данного сольвента является частичная очистка (в основном от мягких отложений) впускных клапанов, камеры сгорания, и в отличие от других аналогичных составов, данный сольвент не выводит из строя, а напротив, хорошо очищает катализатор и датчик концентрации кислорода. После его использования нет необходимости менять свечи зажигания.

Он полностью отвечает всем требованиям для использования и применения к современным автомобилям.

А также немаловажен экономический аспект. При использовании данного сольвента расходы на процедуру очистки топливной системы сокращаются вдвое по сравнению с аналогами.

Компания «ЭКОлоджик» может гарантировать, что при использовании данного средства риск повреждения и вывода из строя двигателя автомобиля исключен.

Появление на рынке данного сольвента продиктовано требованием времени, и при создании его компания «ЭКОлоджик» учитывала как негативный, так и позитивный опыт других производителей и пожелания непосредственных потребителей.







ЗАО "Эколоджик", 105082, Москва,
ул. Большая Почтовая, д. 30, стр. 4 Тел./факс: (495) 223-2790
www.ecologic.su e-mail: info@ecologic.su

ТЕРНИСТ ПУТЬ К «ЕВРОПРОТОКОЛУ»

Игорь Моржаретто

Весной Госдума приступила к рассмотрению двух очередных законопроектов, относящихся к ОСАГО: о введении неустоек для страховщиков и о привязке коэффициента «бонус-малус» к страховой истории водителя, а не автомобиля.

Первый законопроект был внесен депутатами Волгоградской областной думы, прошел первое чтение в декабре прошлого года и за это время сильно изменился. Нынешний вариант предусматривает за просрочку с выплатой по ОСАГО неустойку потерпевшему, в зависимости от суммы страхового возмещения, а за задержку мотивированного отказа в выплате – фиксированную пеню в 500, 5000 или даже 25 000 руб. (в зависимости от срока задержки). Правда, срок, отведенный законом для выплаты или мотивированного отказа, может увеличиться с 15 до 30 дней.

Второй законопроект, предусматривающий привязку коэффициента «бонус-малус» (подробнее о нем в ЗР, 2005, № 3) к страховой истории водителя, а не автомобиля, как в ныне действующем законе об ОСАГО, предложил депутат Госдумы Алексей Сигуткин. Страховщики считают это пока невозможным – нет единой общероссийской клиентской базы, по которой можно отследить страховую историю клиента. Без такой базы применение системы скидок и надбавок реально только внутри каждой отдельной страховой компании. А значит, автовладельцы, проездившие год без аварии, чтобы не потерять законный «дисконт», вынуждены заключать договор страхования в той же компании, даже если их не удовлетворяет ее сервис.

Первый законопроект имеет неплохие шансы в этом году стать законом, а у второго их не слишком много.

В это же время Министерство финансов России по поручению правительства готовит давно обещанный проект изменений в закон об ОСАГО, предусматривающий упрощенную процедуру оформления документов после ДТП (без выезда сотрудников ГИБДД в случае, если не причинен вред здоровью участников происшествия) и прямое урегулирование убытков.

МИНФИН ПРЕДЛАГАЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ РАБОТУ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НЕ ТОЛЬКО УМЕТЬ ГРАМОТНО СОСТАВИТЬ СХЕМУ ДТП, НО И ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНИТЬ СУММУ УЩЕРБА.

Все это входит в понятие «европротокол», давно и успешно работающий в Европе и других странах мира. Но – не у нас. Проблема, с которой боятся столкнуться страховщики при введении таких правил, – расцвет всех видов мошенничества, особенно если учесть, что единой клиентской базы пока нет. Даже во вполне благополучном маленьком Израиле сумма потерь от мошенничества в сфере ОСАГО за год достигает 400 млн. долларов. Что же можно говорить о России!

Прежде чем ввести «европротокол», Минфин предлагает организовать работу аварийных комиссаров, которые должны не только уметь грамотно составить схему ДТП, но и предварительно оценить сумму ущерба. У нас же единая служба аварийных комиссаров пока работает всего в нескольких городах, да и то, можно сказать, на добровольных началах. Если все будет так, как планируют авторы проекта, новая система может заработать в России с 1 июля 2007 года.

Пока депутаты и правительство думают, как сделать закон об ОСАГО чуть более приемлемым для автомобилистов, кое-кто из последних решает для себя, как его обойти. Этой весной впервые по решению суда водитель признан виновным по ст. 327 УК РФ («Подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков») и осужден на 6 месяцев лишения свободы условно (с испытательным сроком еще на 6 месяцев). Житель Ставропольского края в течение полугода разъезжал на автомобиле ЗАЗ-968, принадлежавшем его покойному тестю. Все документы были в порядке, кроме полиса ОСАГО, куда он собственноручно вписал свои данные – фамилию, имя, отчество, а также номер водительского удостоверения. □



АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

Михаил Горбачев, Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

«За рулем» сегодня читают по всей России, и, судя по анкетам, попробовать себя в роли дегустаторов готовы не только москвичи. Очередное «застолье» мы решили устроить в столице Поволжья – Нижнем Новгороде на полигоне Горьковского автозавода.

У наших экспертов различный стаж, возраст, социальный статус, но лицом к лицу с иномарками, да еще среднего класса, им сталкиваться не приходилось (бэушный «Пассат» и древняя «Нексия», разумеется, не в счет). А такие машины, как правило, насыщены разными опциями, в которых сразу и не разберешься. Чтобы облегчить задачу, мы несколько изменили правила игры, предложив нашим партнерам-дилерам еще до начала заездов представить читателям свои автомобили.

А рассказать было о чем.

«Ситроен» предложил отведать двухлитровый 140-сильный лифтбек (псевдоседан) С5 с АКП. «Француз» изобиловал элементами безопасности: антиблокировочная система тормозов (ABS), отключаемая система стабилизации (ESP), противобуксовочная система (ARS) и целых девять (!) подушек. Не хуже выглядел перечень опций: ксеноновый головной свет, раздельный климат-контроль, заводская сигнализация, передний и задний парктроники, борткомпьютер, круиз-контроль, подогрев подушки и спинки передних сидений, датчики дождя, света и много чего еще. Правда, заплатить за это удовольствие пришлось бы немало – почти 32 000 долларов.

Дилеры «Ниссана» посчитали, что для дегустации лучше подойдет не «топовая», а более скромная версия «Премьеры» с двигателем 1,8 л (116 л.с.) и меха-



нической КП. Впрочем, скромность можно понимать по-разному. В данном случае это шесть подушек безопасности, ABS, система распределения тормозного усилия (EBD) и привычные для машин этого класса климат- и круиз-контроль, ксенон, электропакет и т. д. Любопытный факт: велюровая обивка сидений выдерживает 160 000 км поездок в джинсах – наиболее абразивном материале одежды. Но особая гордость дилеров – камера заднего вида (единственное, кстати, предложение в своем классе) и комбинация приборов в центре передней панели. Необычное решение инженеры объясняют с точки зрения физиологии: по их мнению, переводить взгляд влево-вправо куда сподручнее, чем вверх-вниз. Цена тестового автомобиля – $25 200.

Еще более бюджетный (зато самый ходовой!) вариант представила «Хёндэ». Ее 1,6-литровая (105 л. с.) «Элантра» была укомплектована только самым необходимым, за исключением, пожалуй, четырехступенчатой АКП. В этот список вошли ABS, EBD, две подушки безопасности, борткомпьютер, аудиоподготовка, центральный замок, подогреваемые зеркала, оцинкованный кузов и брызговики. Зато стоимость оказалась самой привлекательной – $16 490.

Любимица драйверов всей земли «Мазда-6» в нашем случае была укомплектована двухлитровым (166 л. с.) мотором с изменяемыми фазами и шестиступенчатой МКП. В наличии оказались все

В «Автодегустации» все настоящее – и дорога, и автомобиль, и инспектор ДПС.

НА ВКУС И ЦВЕТ



Кудряшов Александр
18 лет, Кстово, студент. Ездил на автомобилях ВАЗ-2106–2107. Водительский стаж – один год. Автор самых развернутых оценок.



Лавров Иван
36 лет, Арзамас, военнослужащий. Ездил на автомобилях ВАЗ-2106, 2108, 2109, КамАЗ. Водительский стаж – 19 лет. Победитель нашего конкурса.



Петрова Любовь
Нижний Новгород, инженер. Ездит на автомобиле ВАЗ-21083, водительский стаж – 6 лет. Второй призер конкурса ЗР.



«Ситроен-С5»

Кудряшов Александр: По дизайну это автомобиль из недалекого будущего. Стильный изыск – светотехника в форме бумеранга. Самая вместительная машина из представленных. Едет как круизный лайнер – мягко, плавно и безопасно. В тему и АКП. Замечаний немного: длинный «нос» мешает заглядывать под капот, да широкие стойки ограничивают обзорность.

Лавров Иван: «Ситроен» – массивный просторный автомобиль с плавным ходом. Идеальная машина для семейных поездок и, спасибо подвеске, не только по асфальту. АКП показалась излишне задумчивой, но недостаток компенсирует ручной режим. Из всех электронных систем больше понравилась ABS – работает плавно и деликатно.

Петрова Любовь: Машина до отказа напичкана электроникой и готова ездить сама. Но для меня это минус, я привыкла принимать решения самостоятельно, без подсказки. Хотя АКП все-таки понравилась (может, потому что прежде с такой не ездила). А возможность поднять кузов над дорогой дает шанс проехать, наконец (!), последние сто метров до дачи.



«Ниссан-Премьера»

Кудряшов Александр: Внешне машина приятна глазу – не более. Авангардистская передняя панель понятна и лаконична. Отлично ложится в руки пухлый руль. Автомобиль с удовольствием разгоняется, но не провоцирует на активную езду. Не в последнюю очередь из-за недостаточной видимости – и здесь стойки крыши чересчур широки, а камера – только сзади!

Лавров Иван: Под незаурядной внешностью скрывается ничем не выдающийся автомобиль. Двигатель слабоват, подвеска тоже не на высоте – трясет. Щиток приборов слишком утоплен – в солнечный день показаний не разглядеть. Не ахти и акустический комфорт – слышно биение снега об арки. А ведь в среднем классе высокие требования!

Петрова Любовь: Космический дизайн «Премьеры» в свое время вызвал шок, но сейчас он уже прошел. Машина понятна водителю (очевидно, благодаря тщательно отработанной обратной связи) и удобна для пассажиров. Бортkомпьютер – отличное развлечение для взрослых и детей. Багажник большой, но узкий – трудно дотянуться до первого ряда вещей.



«Хёндэ-Элантра»

Кудряшов Александр: «Кореец» с вполне европейским и весьма выразительным лицом! А вот салон простоват – перебор в пользу функциональности. Под капотом всего 105 «лошадей», зато очень резвых – такой прыти от машины с «автоматом» я не ожидал! Автомобиль хорошо сбалансирован, позволяет без последствий пошалить даже на заснеженной дороге.

Лавров Иван: Услышав до боли знакомые «сверчки» в панелях, подумал, что еду в родимой «девятке». И лишь присидевшись, обнаружил отменно работающий «автомат» и логичные тормоза с ABS. Очень понравилась система распределения тормозных усилий – при торможении в пол машина не отклоняется от прямой при отпущенном руле!

Петрова Любовь: Понравилось певучее имя и хищная мордочка. Из-за хорошей (читай, самой низкой в тесте) цены легко простила отсутствие особых изысков. Прямой ход селектора АКП показался менее удобным, чем ступеньки на «Ситроене». Багажник большой, но крадет пространство у задних пассажиров – им просто некуда деть коленки.

«Мазда-6»

Кудряшов Александр: Хищная кошка, изготовившаяся к прыжку. Очевидно, автомобиль предназначен для молодых душой водителей со спортивными амбициями. Очень кстати многочисленные электронные помощники, способные одернуть зарвавшегося седока. На этом фоне электрорегулировки сидений с функцией памяти смахивают на бесполезную игрушку.

Лавров Иван: Об этом авто можно говорить только в превосходной степени! Оно превзошло ожидания во всем – комфорте, динамике, управляемости. Не понравилась работа ABS. Ее сопровождает сильный зуд педали и звук, похожий на скрежет подкрылка о колесо. А еще хорошо бы системы стабилизации сделать отключаемыми – под настроение.

Петрова Любовь: «Мазда» – это драйв! Потрясающая эластичность – автомобиль ускоряется даже на шестой передаче! Простора в салоне, правда, немного, но для этого стиля, заряженного и боевого, хватает. В светлом капиталистическом будущем хотела бы иметь пару авто – «Ситроен» для семейных поездок и путешествий, а «Мазду» – для души.





Морозов Игорь

38 лет, Нижний Новгород, ювелир. Ездил на автомобилях ВАЗ-2107, 2115. Водительский стаж – 19 лет. Хороший водитель и примерный семьянин.



Кулагин Сергей

24 года, Нижний Новгород, инженер. Ездил на автомобилях ВАЗ-2104, «Дэу-Нексия». Водительский стаж – 6 лет. Третий призер конкурса и истинный джентльмен.



Лисин Святослав

33 года, Нижний Новгород, кузнец. Ездил на автомобилях «Фольксваген», ВАЗ, ГАЗ, РАФ, «Москвич-412». Водительский стаж – 18 лет. Знаток техники и душа компании.

Отличный дизайн, сразу видно – Европа! Удивительно, как удачно создатели распорядились огромным внутренним пространством. ABS и АКП органичны, а, к примеру, ESP нахально вмешивается в процесс раньше времени. Автомобиль динамичный, готов «выстрелить» при обгоне, но располагает к комфортной спокойной езде.

Очень красивый автомобиль. Хороши внушительные зоны деформации, просторный салон, вместительный багажник. Но отделка внутри скромновата. При переходе на пониженную передачу в АКП чувствуются рывки. В целом – отличный выбор для семейного человека, не стесненного в средствах.

Машина практичная, багажник шикарный – хоть телевизор, хоть холодильник, все увезет. А не подумаешь: и по очертаниям, и по развесовке – седан. На ходу машина все, что от нее требуется, делает, но как бы сама по себе. Кажется, нет между ней и водителем обратной связи. Видимо, к хорошему тоже надо привыкать.

Знаменитая «моноформа» кузова особо не впечатлила. Кроме того, пострадала эргономика: верхняя кромка ветрового стекла оказалась слишком близко к водителю – давит. Центральный блок приборов хорошо ловится боковым зрением, так что считывание показаний не отвлекает от дороги. Лучший из всех по плавности хода.

Из всех блюд произвел наименьшее впечатление. Внутри чувствовал себя неуютно, а тандем серого пластика с алюминием пришелся не по душе. К оригинальному размещению приборов со временем, вероятно, смог бы привыкнуть. Безоговорочно порадовала только камера заднего вида – удобно и безопасно.

Дизайн необычный, но не могу сказать, что приглянулся. Против центрального расположения приборов ничего не имею. Не понравилась выступающая в салон консоль – с места на место не перелезешь. Плохо, что нет системы стабилизации – для большой мощной машины она нужна. Техника плотная, но без спортивных амбиций.

Не ровня остальным. Явно устаревшая панель приборов, недоделанная эргономика. Сзади – тесно, а садиться мешают арки колес, норовящие к тому же испачкать одежду. При столь скудном наборе удобств автомобиль явно дороговат. Зато едет отменно – четко работающий «автомат» и безупречные тормоза выше всяких похвал.

Скромную комплектацию, бюджетный салон и вибрации при движении за такую цену можно простить. Зато в деле автомобиль показал себя молодцом. Благодаря грамотному сочетанию характеристик двигателя и АКП обеспечен резвый и ровный набор скорости. Возможно, приобрету «Элантру» для себя.

Очень правильный автомобиль! Большой, шустрый и не слишком абстрактный – вполне доступен в кредит. И не в престиже дело, с большой машиной в хозяйстве сподручнее. Детскую коляску, к примеру, на «Феррари» не увезешь!

Сдержанный внешне, но кипящий внутри автомобиль – истинный самурай! Система стабилизации помогает столь деликатно, что все лавры хочется присвоить себе! ABS не столь хороша – рвет и дребезжит при срабатывании. Очень удобные сиденья – будто влез в любимые брюки. Но если супруга скажет: «Хочу «Ситроен»!», спорить не стану.

Большая, стильная, хорошо упакованная машина. Но большинство опций, включая кожаный салон, мне не нужны. А вот за двигатель готов заплатить – за такой не жалко.

Она, насколько помню, в большом спорте ни разу не засветилась. А тут взяла и построила яркий, почти гоночный автомобиль. На мой взгляд, это подозрительно. Вдруг первый блин выйдет комом? Понравилось обилие систем безопасности. Отсутствие кондиционера и электропакета я как-нибудь переживу, а вот аварию без средств спасения – вряд ли.

ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Условия смотри на обороте

Ф. ____________

И. ____________

О. ____________

Адрес ____________

____

____

____

Телефон ____________

E-mail ____________

____

1. Каким автомобилем управлял, стаж ____________

____

____

____

2. Пол: ☐ М ☐ Ж

3. Возраст ________ лет

4. Образование ____________

____

____

5. Профессия ____________

____

____





ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Не забудьте заполнить обратную сторону анкеты!

1. Свеча с высоким калильным числом называется:

- ☐ холодной;
- ☐ горячей;
- ☐ термостабильной.

2. Что обозначает буква R в маркировке шины?

- ☐ радиус качения;
- ☐ статический радиус;
- ☐ конструкцию шины.

3. Что такое весовая стабилизация?

- ☐ перераспределение нагрузки при разгоне-торможении;
- ☐ эффект, возникающий при повороте управляемых колес;
- ☐ условия загрузки автомобиля при замере характеристик.

4. Для чего нужна обгонная муфта стартера?

- ☐ для защиты его от повреждения;
- ☐ для увеличения скорости вращения;
- ☐ для снижения тока в цепи питания.

5. Что изображено на эмблеме компании «Ситроен»?

- ☐ знак воинского различия;
- ☐ зубья шевронной шестерни;
- ☐ летящие птицы.

электронные системы безопасности и восемь подушек. «Полный фарш», включая кожаный салон, предлагалось приобретать за $30 900.

Внимательно ознакомившись с особенностями каждого блюда в статике и движении, дегустаторы вынесли свой вердикт.

РУССКИЙ СТАНДАРТ

На сей раз читателям пришлось решать нелегкую задачу – за пару часов объездить, понять и оценить автомобили куда более высокого класса, чем привычные им средства передвижения. Но никого это не смутило: хоть и заочно, они уже познакомились с этим блюдом на страницах журнала. По основным вопросам дегустаторы проявили редкое единодушие. Так, размер представленных автомобилей был признан оптимальным. Мало кто согласился бы на машину поменьше. Даже представительница слабого пола предпочла «Ситроен-С5», хотя бытует мнение, что женщинам куда уютнее в «малышах». Седан пал жертвой практичности – все читатели согласились на хэтчбек, отметив при этом, что открытая пятая дверь зимой моментально вымораживает салон.

Столь же единодушно все приветствовали наличие ABS и не столь дружно остальных электронных систем безопасности. Очевидно, многих захватило наше недавнее журналистское расследование на эту тему.

Странно, но почти никто не прокомментировал количество подушек безопасности и наличие креплений детских кресел. Видно, коллективу ЗР есть над чем поработать.

Все читатели оказались законопослушными водителями. А проверили это так. Для участия в конкурсе (проезд мерного отрезка со скоростью 40 км/ч по ощущениям, без приборов) мы пригласили самого настоящего инспектора ДПС с радаром. И пока он стоял на посту, соревнующиеся никак не дотягивали до заветной цифры. Но едва его место занял сотрудник редакции, как зачетные результаты перешли в разряд «перебор». Одним словом – наши люди.

И последнее: если вы читаете и любите ЗР и вам есть что сказать и чем поделиться, присоединяйтесь! Автодегустация продолжается! ☐

Желающих участвовать в конкурсе просим заполнить анкету, вырезать и отправить конверт с пометкой **«Автодегустация»** по адресу:

107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем».

Можно анкету отправить и по E-mail: **proba@zr.ru.**

Незаполненные анкеты к участию в конкурсе не допускаются!

Генеральный партнер проекта – компания

GOODYEAR

Редакция благодарит компании «ВЕРА-НН», «НИЖЕГОРОДЕЦ» и J-CAR за предоставленные автомобили. Отдельное спасибо Горьковскому автомобильному заводу за возможность провести «дегустацию» на его испытательном полигоне.



Майский почтамт вновь обсуждает проблему «ГАИ и водитель» – новую волну отзывов вызвало письмо майора ГИБДД П. Жезлова (ЗР, 2006, № 2) в ответ на статью «Не достучались?». Кроме того, приводим официальный ответ ГАЗа на читательскую критику «Баргузина», рассказываем о найденном в Финляндии «жигуленке» и об автопробеге на ГАЗ-72.

Вас надо увольнять!

Бедненькие наши работники ГИБДД! Ну не могут они воздействовать на крутых нарушителей Правил дорожного движения! А может быть, просто не хотят? Конечно, гораздо проще докопаться до водителя-дальнобойщика, имеющего перегруз по осям. А еще лучше – ввести какой-нибудь идиотский запрет и стоять на въезде, собирая с водителей по 500–1000 рублей за проезд на склады и станции, которые в зоне действия знака! И если года два-три назад еще существовало понятие корпоративной солидарности (то есть если один раз водитель заплатил на въезде в зону действия знака, другие работники ГИБДД не штрафовали его), то сейчас водители платят каждому коллеге майора Жезлова. Вот и стоят на всех перекрестках подобные господину Жезлову доблестные стражи закона. А мимо них, сметая все на своем пути, проносятся, чувствуя свою полную безнаказанность, всякие депутатишки, чиновнички и просто бессовестные людишки с большими деньгами, купившие у коллег майора Жезлова индульгенцию на отпущение всех грехов: спецномера, спецсигналы, спецпропуска. У нас законы не выполняются – и способствуют этому люди типа майора Жезлова.

А что творится с пьянством за рулем? Все автолюбители прекрасно знают, что «отмазаться» от гаишников можно без проблем за 200–500 долларов. А что творят «бедные» работники ГИБДД при регистрации автомобилей и на техосмотре? Я, регистрируя свой автомобиль (годовалую иномарку), провел в МРЭО целый рабочий день. При сверке номеров на двигателе мне было заявлено, что номер не читается из-за коррозии! Когда я спросил, что делать, мне предложили за 3000 рублей поставить автомобиль на учет без очереди.

А как коллеги майора Жезлова борются с пробками! А чему служат развешиваемые ими по непонятным принципам дорожные знаки? Так что, глубокоНЕуважаемый господин Жезлов, «нечего на зеркало пенять…». Если вы не можете или не хотите наводить порядок на дорогах, то не надо ссылаться на отсутствие соответствующих законов. Ведь все эти нарушения четко оговорены в Правилах дорожного движения (если вы, господин Жезлов, это не знаете, то вас надо увольнять). А других законов никогда не будет в этой стране! Ведь никогда вор не проголосует за отрубание руки за кражу, никогда взяточник не примет закон, позволяющий расстреливать за взятки, никогда чиновник и депутат не отдадут привилегию проехать с ветерком по встречной полосе! И пока будут существовать и, главное, продаваться спецномера, всегда найдутся непорядочные люди, которые их купят и будут плевать с высокой колокольни на остальных!

Я, конечно, допускаю, что в ГИБДД есть люди, которые не боятся связываться с крутыми и которые не берут взяток. Но только мне почти за 20 лет водительского стажа такие работники встречались считанное число раз – и то в основном на заре моей водительской карьеры. Сейчас этот тип людей, наверное, уже вымер… А очень жаль!

По вполне понятным причинам подписываюсь псевдонимом. Готов на что угодно поспорить, что принципиальный майор Павел Жезлов сделал то же самое...

ПАВЕЛ КАРДАНОВ

■ Неуважаемый П. Жезлов! Поражен откровенной наглостью: нет, видите ли, у тебя законов приструнить крутых! А ты пробовал? Зато простых водителей ты и тебе подобные «дербанят» с умными рожами! А еще жалуешься – мол, работаем по 12 часов на морозе... Да не работаете вы, а дискредитируете форму, погоны и власть, которая вам это доверила.

ВАСИЛИЙ

■ Господин майор! Не законодательство надо менять, а ВАС! А точнее – высокопоставленных чиновников в ГАИ! Вас начнут уважать только тогда, когда вы отважитесь наказывать не только беззащитных простых людей, но и тех самых «БЛАТНЫХ».

НАИЛЬ ШАЙДУЛЛИН, АЛЬМЕТЬЕВСК

■ Я уважаю тех сотрудников ГАИ, которые в любую погоду осуществляют регулирование движения в сложных ситуациях, помогают водителям и т.д. И я презираю тех, кто «сидит в засаде», не замечая рядом пробки или затора. Разочаровал майор ГИБДД П. Жезлов: не надо плакать на тему тяжелой жизни в ГАИ. Просто снимите погоны и идите в сельское хозяйство – что, не хочется? Как-то фильм показывали про принципиального сотрудника ГАИ времен СССР. Каждому сотруднику ГИБДД надо посмотреть.

КОНСТАНТИН

■ Реформа ГАИ ничего и не даст. Попади в аварию начальник – никто не скажет, что виноват его водитель, который с крякалками на встречную. Майор прав: простояв на морозе 12 часов, тебе и не захочется никого останавливать. Все плевали на ГАИ – она нужна только для сбора налогов.

MARAT KAZ

Снимите погоны и идите в сельское хозяйство...



Не достучались? А может, не туда стучали?

Финская «копейка»

Когда был в гостях в Финляндии, на хуторе заметил автомобиль – он стоял на задворках в качестве подставки для каких-то досок. Ага – «копейка», точнее – ВАЗ-21013 1988 года выпуска с пробегом 49 тыс. км. В общем, загорелся – подцепил к своей «Вольво» и на прицепе притащил домой. Растаможил – получилось около тысячи рублей. Состояние – вполне приличное, кузов без коррозии, движок нормальный (заменил масляные колпачки, тормозные шланги, рулевую тягу и краник печки). Салон – экспортный, как новенький: с подголовниками, магнитолой «Джей-Ви-Си» и т.п. Еще есть щетки фар с омывателями, подогрев двигателя 0,5 кВт/220 В, прицепное устройство, обогрев заднего стекла. «Посадил» я все это на документы сгнившей «копейки» и легально прошел ТО. Скажу так: машина для наших карельских «направлений» – то, что надо: не то что «Вольво» – только для асфальта... По ягоды, по грибы, на рыбалку – хорошо и не жалко. Кстати, в финской газете прочитал статью про «лады»: они их с тоской вспоминают как недорогие семейные авто – неприхотливые и теплые! А на фото – фрагмент нашей рыбалки на Пяозеро. В советское время тут был рыбколхоз с судами, нынче – тишина...

СУКМАНОВ АЛЕКСАНДР, КОСТОМУКША





В честь Великой Победы в Отечественной войне я установил рекорд – на 55-летней российской машине ГАЗ-72 совершил одиночный автопробег в 26 000 км! При этом суточный однажды составил 1070 км! Я заявляю о своей готовности в одиночку повторить аналогичный пробег на новейшей отечественной машине – ГАЗ-3106 или УАЗ-»Патриот». Но на ГАЗе мне уже отказали: мол, такой проект вообще закрыт. УАЗ тоже не хочет со мной знаться. Мне что – вновь проехать на моей «Победе»?

С.Н.ГУБКИН, СТАВРОПОЛЬ

Простите бывшего гнилого интеллигента за непонятливость, но почему плакаты и прочие лозунги обращаются к нам, водителям, на «ты»? Во времена листовок типа «Не болтай!» это особых вопросов не вызывало – не до того было, но сейчас-то в чем дело? Даже сотрудники ГИБДД редко «тыкают»!

ПАВЕЛ ИННОКЕНТЬЕВ, МОСКВА



ИМЕЮТ МЕСТО КОЛЕБАНИЯ СПИНКИ

Доводим до вашего сведения, что претензии, высказанные в статье «Баргузиновый синдром», проработаны с руководящим составом ПГА ООО «Автозавод ГАЗ». Проведены проверки выполнения сборочных операций с целью выяснения вероятных причин возникновения отмеченных недостатков. По результатам проведенной работы выявлено следующее:

1. Слетание верхней уплотнительной резинки ветрового стекла произошло, по нашему мнению, вследствие некачественного монтажа резинки после его замены или при нанесении владельцем на ветровое стекло солнцезащитного покрытия с нарушением технологии, т.к. уплотнительная резинка удерживается за счет прижима стекла к проему ветрового окна кузова.

2. Анатомические сиденья, устанавливаемые на данный автомобиль согласно КД, имеют конструктивный люфт в регулировочном соединении, из-за чего на дорогах с некачественным покрытием в свободном положении имеют место колебания спинки сиденья.

3. На данном автомобиле установлен столик салона старой конструкции, который фиксируется замком в стойке столика – сложиться он мог только при принудительном нажатии на фиксатор, что, вероятно, и было сделано при помощи ноги (конечно же, не нарочно). В настоящее время конструкция изменена – подъем столика и удержание его в открытом положении осуществляются за счет газового амортизатора.



4. Что касается выхода из строя ДМРВ и прикуривателя, то данные замечания выявляются на сборочных конвейерах. В настоящее время проводится исследование, о чем будет сообщено дополнительно.

Исполнительный директор ООО «Автозавод «ГАЗ» В.А.Бекетов.

Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей теперь также проходят через «зарулевский почтамт».

Еще в прошлом феврале я спрашивал, когда же «За рулем» будет принимать участие в конкурсе «Автомобиль года». Уже больше года прошло, однако воз и ныне там! Где же вы? Али не пускают?! Али кишка тонка?

МИХАИЛ

Раскройте, пожалуйста, ЗР, 2005, № 3. Там на первой странице прочтете о моем отношении к конкурсу «Автомобиль года». За прошедший год оно не изменилось – выбор 43 тысяч читателей, которые участвовали в конкурсе «Гран-при «За рулем»-2005», важнее для России, чем мнение узкой группы западных журналистов, определяющих автомобиль года. Если хотите, присоединяйтесь к нам – в двух последних номерах опубликована очень интересная, на мой взгляд, анкета для автомобилистов. Мы регулярно проводим «Автодегустацию», где сами читатели могут оценить новые автомобили. Этот проект и будем развивать. Недавно в Женеве я встречался с председателем конкурса «Автомобиль года», он с пониманием отнесся к нашему решению – отозвать кандидатуру сотрудника «За рулем». Кстати, автомобильные журналы – лидеры европейского рынка – в этом конкурсе не участвуют, а так же, как и «За рулем», организуют свои читательские конкурсы. Такова вообще тенденция современных массовых изданий.

В связи с новым порядком прохождения техосмотра для новых машин (3+3+2) разъясните, пожалуйста, как будут проходить ТО автомобили, которым сейчас, допустим, пять лет. В частности, у меня ВАЗ-21093, год выпуска 2001. ТО проходил в 2003, 2005 гг. По старым правилам мне нужно было проходить следующие ТО ежегодно.

АЛЕКСАНДР

Талон техосмотра выдается на три года только автомобилям, проходящим ТО первый раз. Далее – до семи лет на 24 месяца, больше семи – на 12.

После анонсированного снятия с производства «классики» самая дешевая новая машина будет стоить порядка 7–8 тыс. у. е. Насколько это отразится на социальной структуре водителей? Станет ли автомобиль снова «игрушкой для богатых»?

КАРП

Думаю, с развитием нормальной кредитной системы в стране те, кому был раньше доступен автомобиль за 5000 долларов, скоро с меньшими усилиями будут способны приобрести машину за 8000. Однако не будем лукавить – любой новый автомобиль подразумевает наличие стабильного дохода. Так было всегда и, наверное, так всегда и будет, хотим мы того или нет.

Вот вы «били» пассажирские «газели», доказывая их низкий уровень безопасности. А будете ли вы тестировать безопасность их реальных конкурентов?

АНДРЕЙ

Маршрутное такси на базе «Газели» формально удовлетворяет существующим нормам по пассивной безопасности. Так что крэш-тест мы проводили не столько для того, чтобы доказать низкий уровень безопасности нижегородских машин, сколько желая показать, как устарели эти самые нормы. Другая проблема – организация эксплуатации маршруток. Если «транзиты» и «спринтеры» будут так же летать по встречной полосе, они станут биться столь же часто.

Кто еще из мировых автопроизводителей может прийти в этом году с серьезными инвестициями в нашу страну?

ФЕДОР, СОСНОВЫЙ БОР

Желающих все еще много. Информации, особенно неофициальной, еще больше. Протоколов о намерениях тоже достаточно. Давайте дождемся выполнения обещаний «Тойотой» и «Фольксвагеном», покатаемся на российских «саньёнах», посмотрим, как идут дела у ижевской «Спектры», увидим, что будет с «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Инвестировать – значит вложить с выгодой, а не просто тратить…

В одном из журналов вы тестировали тайваньскую оптику на ВАЗ-2110 и забраковали ее. Почему же магазины, торгующие автозапчастями, продают эти изделия? Они стоят очень дорого… Это что – очередная акция по поддержке отечественных производителей? И еще я купил «кенгурятник»… Смогу ли я пройти техосмотр, если у меня нет документов о его соответствии ГОСТу, и можно ли его устанавливать на автомобили?

КУЧИНСКИЙ Г. Н., ХАНТЫ-МАНСИЙСК

Магазины продают такую оптику потому, что ее покупают. Формально это не запрещено. К сожалению, некоторые автомобилисты тоже не задумываются над соблюдением требований Правил и ГОСТов и устанавливают на свои машины все, что пожелают. В результате это приводит к проблемам с безопасностью, а также создает владельцу трудности с ТО. В частности, если ваш «кенгурятник» не будет отвечать требованиям ГОСТа, техосмотр вам не пройти.

У меня ВАЗ-21104 отъездил всю зиму. В сильные морозы машина хорошо заводилась, отопитель работал хорошо: окна не запотевали. Если даже в салоне пять человек, включал третью скорость вентилятора и минут через 10–15 все стекла чистые. Но вот фильтр расположен крайне неудачно: на него вечно что-то сыплется. Летом – пыль и листья, зимой – снег и лед, в дождь намокает… Поток воздуха резко уменьшается – к тому же становится очень влажным, все запотевает: ехать невозможно и просто опасно. Не планирует ли журнал статью про то, как от этого избавиться?

aleks

Да, недоработки в этой конструкции действительно есть. Автолюбители коечто предлагают, чтобы на это повлиять. Например, салонный фильтр сверху прикрывают дополнительным щитком из пластика и т.п., чтобы дождевая вода на него, по возможности, не лилась напрямую. Не ждать же, когда это сделает завод! Кстати, журнал об этом уже писал (ЗР, 2005, № 10, с. 344).

Внимательно изучив выставочный автомобиль «Приора», я был просто поражен. Не верю, что такой автомобиль делали специалисты. Это – халтура дилетантов! И это – наша перспектива?

МИХАИЛ

Не хочу оправдывать АВТОВАЗ, но есть немало ограничений, связанных с возможностями действующего производства. А оно, как мы знаем, должно основательно и оперативно измениться. Давайте наберемся терпения.

В марте 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 659 000 человек. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

P.S. *«Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*

РАБОТОЙ МАЙСКОГО ПОЧТАМТА УПРАВЛЯЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



ОБЕЗЬЯНИЙ ПИТОМНИК

Елена Ротарь

В наш век мы вынуждены ускорять свое движение с помощью железяк, именуемых машинами. А если к ним правильно подобрать сумочку, то становится понятно, зачем некоторые женщины решают получить права. Так и я, заработав очередной выговор за опоздание автобуса, тоже начала обзванивать учебные центры...

Выбрала курсы поближе к дому. Преподавала женщина – она доходчиво объясняла, почему во время движения не стоит поправлять макияж. Потом нам открыли капот – препакостное зрелище! Но преподаватель нас утешила:

– Если у вас произошла поломка в дороге, не паникуйте – поэлегантнее изогнитесь над капотом и кто-нибудь обязательно подойдет!

Еще мы ставили крестики в тестах – и не всегда ошибались. А когда количество неправильных ответов в тестах сократилось, нам предложили выбрать инструктора. Мне достался Александр – высокий молодой человек с карими глазами.

Летела на вождение как на крыльях, правда, опоздала на пятнадцать минут. Не могла же я тренироваться со сломанным ногтем – пришлось забежать в парикмахерскую. Когда я нашла на стоянке учебную машину, глаза инструктора метали молнии.

– Время, на которое вы опоздали, вычту из ваших занятий!

Я молча нырнула на водительское сиденье. Не давая мне притронуться ни к чему, Александр спросил:

– А вы уже пробовали ездить?

– Конечно, нет.

– То есть вы сели за руль первый раз в жизни???

Я кивнула. Потом Саша показал, как включить поворотник и трогать машину с места. Я бойко вырулила со стоянки и втиснулась в автомобильный поток. Инструктор тут же посоветовал не заезжать на тротуар, а еще через несколько мгновений посмотрел на меня как-то грустно и предложил пересесть на пассажирское сиденье.

Мы мигом домчались до учебной площадки – опять я за рулем. Учебная площадка – это большое поле с кучей кем-то забытых колес и палок. Инструктор достал газету и сообщил:

– Ваша задача – медленно и плавно проехать змейкой между колесами!

После чего углубился в кроссворд. Я попыталась выполнить задание, но машина постоянно глохла, а заведясь, опять останавливалась. Не знаю, сколько я так промучилась, но вот Александр отложил газету и сообщил, что время истекло. К моему удивлению, перед немолодой дамой, которая занималась после меня, Саша любезно распахнул дверцу. Этот факт меня неприятно поразил, поэтому я решила прояснить ситуацию... Оказывается, моя коллега берет дополнительно за плату уже десятый урок. К шестому занятию, когда Александр в очередной раз довез меня до площадки и оставил сражаться с колесами и палками, я дозрела... Отношение Александра разительно изменилось – он отложил газету, стал подсказывать, как лучше втискиваться между препятствиями. На этом занятии я наконец осилила так называемую змейку…

Придя домой, я попыталась найти объяснение ситуации. С одной стороны – люди, желающие научиться водить, с другой стороны – курсы, которые обучают желающих. На картинках я научилась выбирать правильный ответ, но ведь я хочу водить, а не в картинки играть. Решила позвонить тем знакомым, что уже водят машины. Проведенный опрос привел меня в шок: одна тренировалась до получения прав полгода, другая сдала экзамен только на двенадцатый раз! В панике я позвонила Александру и попросила позаниматься со мной всю следующую неделю. Пять дней я вдохновенно таранила колеса и ломала палки. Мои достижения позволили инструктору вновь выпустить меня в город. К сожалению, на первом же светофоре машина заглохла намертво…

Саша вопросительно посмотрел на меня – я вздохнула. Не буду вдаваться в денежные подробности: все в мире имеет свою таксу. В общем, все экзамены я сдала с первого раза.

Получение водительских прав обошлось мне в кругленькую сумму. Но вот я – в новенькой машине, выезжаю из дома. Душа моя поет, солнышко светит. Стала вытаскивать темные очки, но тут мою красавицу потряс удар... Ко мне бежали люди – кто-то спрашивал, не нужно ли врача. А водитель ударившей машины что-то громко кричал об обезьянах с гранатой. Я сидела, а мысли выстраивались на редкость стройно: «Ладно, я – обезьяна с гранатой! Но кто же тот добрый дяденька, что подарил гранату доверчивой обезьяне? Кто открыл эти многочисленные курсы и утвердил учебную программу с десятью практическими занятиями? Кто тот добрый гаишник, который за деньги раздает документы на право вождения? Он что – в доле с похоронными бюро?»

Приехала милиция – обвинили во всем водителя сзади. А я все думала, где бы найти того доброго дядю, который виноват ничуть не меньше.

ПОЛОТЕНЦЕ НА ВПУСКЕ

Александр Шабанов, Михаил Колодочкин

Во всем мире в качестве стимулятора прогресса выступает лень. В России сильнейшую конкуренцию ей составляет бедность. Иногда они объединяют усилия и зовут на помощь третьего – его назовем чуть позже. А пока предлагаем всем ознакомиться с забавной реализацией одного весьма насущного вопроса. Суть предложения изложена в читательском письме, которое приводим в первозданном виде – без редакторской правки.

Цель предложения понятна – повысить экономичность автомобиля и поднять его «максималку». Для этого рекомендовано «придушить» наполнение, чтобы «дать по рукам» любителям резко топтать педаль газа, компенсировав это антифрикционными присадками. Однако возникает несколько вопросов.

А ЗАЧЕМ?

Начнем издалека. Понятно, что «Порше-Кайман» кушает топлива раз в пять больше, чем, скажем, «Ока». Но ведь от этого вряд ли обладатель «Каймана» захочет «опустить» его до параметров «Оки». Здесь – аналогично. Резкое увеличение сопротивления на впуске – это, по сути, деформирование двигателя, а совсем не путь экономии. Если уж крайне тяжко по деньгам – пересаживайся на велосипед, оставив машину в гараже. Но это так, из лирики…

Если «придушить» бензиновый мотор, то вместе с мощностью может снизиться и расход топлива – оно идет в цилиндр вместе с воздухом. А вот «душить» наполнение на дизеле вообще как-то нелогично. Расход топлива там от этого никак не уменьшится: оно поступает прямо в цилиндр – зато расчетный состав смеси нарушим, провоцируя дымление двигателя. Если кто не верит – попробуйте на дизеле, особенно без наддува, подняться высоко в горы. Плохо ему там: воздуха не хватает. Мощности нет, а расход топлива растет. Здесь – то же самое…

Интересно и другое – а куда автор послания льет кондиционеры металла? Судя по тому, что он для начала разводит их керосином, похоже, в топливный бак… Это – нечто новое в применении этих составов. Бывало, люди путали бутылки и заливали, например, масляную добавку «Энергия-3000» в топливо – и ничего, даже эффект какой-то наблюдался… Но там к этому располагает состав, в котором, судя по запаху, много нафталина. А вот «Феном», ER или SMT-2, содержащие тяжелые углеводороды парафиновой группы, – в топливо лить уж никак не рекомендуется. Пусть авторы этих препаратов нас поправят. Впрочем, и сильно хуже не будет – сгорят в цилиндрах, и все. Подымит двигатель малость да и перестанет… Вот только вопрос – а зачем? Керосином топливо можно и так разбавить, даже дешевле получится.

А ЦИФРЫ?

А вот с цифрами надо разобраться. Тут дело может быть в следующем.

ВРЕМЯ ЭКОНОМИТЬ.

Активно раскручивать одометр в обход кошелька и заодно изменить стиль вождения многим поможет экран из тонкой стеклоткану, которым по диаметру закрывается рабочая поверхность воздушного фильтра. Создав небольшое динамичное сопротивление на впуске, получаем упругий контур – барьер для новичков и любителей «рваной» езды. Проигрыш в динамике компенсируем применением антифрикционных кондиционеров металла: ФЕНОМ, SMT-2, ER, Е3000 и т.п.

Последнее рекомендую владельцам старых классических дизелей, при условии одновременной добавки КМ в бак авто.

Если не смущают подобные хитрости, – присоединяйтесь: за год хорошего пробега машина «простит» вам не менее бочки топлива при скромных затратах.

Для редакции: оба а/м проверялись после КРД и обкатки с интервалом 1 год. Калькуляция ФОРДа за пол. года осень-зима '05–'06:

пробег – 16 190 км

аппетит – 958 л солярки

(для счетоводов)

I Самара 21083 с цифровым зажиганием
II FORD ESCORT 1.8D 60л.с. (купе)

* после доводки	I (АИ-92)		II ДТ	
Средний расход л/100км	7.0	6.1*	6.9	5.9*
Минимальный на свободной трассе	5.5	5.2*	4.6	4.2*
Максимальная скорость км/ч	168	180*	155	160

Для удобства порционной заливки в бак КМ разводку в небольшой канистре с керосином, который попутно увеличивает ЦЧ и очищает ТА дизеля.
Немного о себе: большую часть жизни отдал транспорту, последние 20 лет – в ремзоне. Любимая специализация – ГМП (АКП)

P.S. От вас жду статью о японских моторах с двойным дожиганием. Запомнился кузовной аналог Калины менее 1000 см³; 77 л.с.; 150 км/ч средний расход 1.1 л/100км

С уважением Юрий
С.-Петербург

Во-первых, в подобных случаях часто проявляется эдакий самообман: я пытаюсь сам себя убедить, что мое изобретение экономит топливо. И невольно начинаешь ездить так, что обгоняющие нервные автомобилисты крутят пальцем у виска или гневно бибикают. Кроме того, расход топлива зависит от температуры и давления воздуха за бортом, давления в шинах, загрузки автомобиля, количества пробок на дорогах, громкости чириканья птичек на улице и еще очень много от чего. И как измеряем этот расход? По записям на бумажке с фиксацией километража? Извините – не верим!

Во-вторых, не стоит забывать, что определенный эффект по части снижения потерь трения у антифрикционных препаратов все-таки есть. Хоть мы и нелестного мнения о рекламе подобных средств (ЗР, 2006, № 3), но какие-то плюсы набежать могут. И тут же возникает вопрос – а не станет ли еще лучше, если на обработанном двигателе убрать тряпку с фильтра?

А ТОЛКУ?

Специалистам по двигателям очень часто приходится сталкиваться с подобными рацпредложениями. Порой они носят громкие наименования «изобретений», «патентов», причем их подача всегда сопровождается ругательствами или пренебрежительно-унизительными взглядами в сторону профессиональных двигателистов. Дескать, все так просто, а вы, тупые, ничего не можете... Чего тут только не было – и иглы в карбюраторе, и консервные банки на выпуске, и дуршлаги на впуске, и дырки на свечах, и телевизионные трансформаторы на бензопроводе. Встречался и холодный термоядерный синтез в цилиндре, и штуковины, модифицирующие через топливо масло так, что его даже щеткой от цилиндра не отодрать. Много чего было... А толку?

Поверьте, проблема снижения расхода топлива всегда стояла и стоит перед двигателистами. Но решается она далеко не так просто, как кажется на первый взгляд: цифры снижения расхода на 3–5% – это огромный эффект с точки зрения профессионала. Но «любители» грезят другими категориями – 10, 15, 20%, а то и больше. Не хочется заочно и огульно подвергать насмешкам их «изобретения», но в нашей практике НИ ОДНО из подобных предложений ни разу себя не проявляло. Поэтому: извините – не верим!

В целом, очередной изобретатель правильно нащупал две основные тенденции совершенствования рабочего процесса двигателя – это работа с наполнением и снижение потерь трения. Но если во втором он просто не открыл ничего нового – антифрикционные присадки для того и созданы, чтобы уменьшать трение, то в первом случае вообще пошел не в ту сторону. Любой «тюнингист» скажет, что самое простое форсирование двигателя, которое, по сути, повышение эффективности рабочего процесса, завязано на уменьшении потерь во впускном тракте. Коэффициент наполнения – параметр, характеризующий качество впуска, это альфа и омега рабочего процесса. А уж гробить качество впуска и говорить при этом об улучшении параметров – не просто непрофессионально, а совсем смешно.

Конечно, за сто двадцать лет существования мотора ошибок было сделано немало, но традиционно считается, что на них можно и должно учиться. Однако, к сожалению, в компанию к лени и бедности часто набивается неграмотность. Какой бы присадкой на нее воздействовать? □

В ДОЛЖНОСТИ ДЖИННА...

Отдел спецпроектов ЗР

Современный человек все реже пишет «бумажные» письма – клавиатура и монитор одержали победу техническим нокаутом. Однако объявленная ЗР акция по исполнению желаний (ЗР, 2006, № 1) всколыхнула как электронные, так и «чернильно-перьевые» средства общения. Когда же число посланий всех видов лихо перевалило за тысячу, стало ясно, что пора подводить первые итоги. Поток писем-то все растет!

Встречаются и совсем неожиданные – впрочем, фрагменты некоторых писем мы приводим ниже.



Но, конечно же, все ждут главную новость – так чье же желание признано самым-самым? Торжественно объявляем – имена первых счастливчиков уже известны! Самым ярким, самым «автомобильным», самым «зарулевским» признано желание Марины Жуковой и Андрея Грибанова из Северодвинска. «За рулем» его исполнит! Но об этом – в следующем номере: интрига должна сохраняться до конца...

МЕЧТАЙТЕ, ДРУЗЬЯ! КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, ЧУДЕСА НАМ ПО СИЛАМ!

У меня очень большое желание – быть нужным людям! И чтобы ваш журнал оставался таким же близким, добрым и справедливым. v trushin

Самое заветное желание – стать хорошим водителем, чтобы возить своих детей. Хочу пройти курсы экстремального вождения! ЕЛЕНА

Я директор сельской школы. Заветное желание – посетить святые для меня места: Константиново, Ясную Поляну и Михайловское. Живу в Ленинградской области, а работаю в Вологодской. Мое средство передвижения – велосипед. ЭЛЕОНОРА ВАСИЛЬЕВНА

Хочу на джипе проехать Чили – с севера на юг. АНДРЕЙ

Мой супруг – сотрудник ГИБДД, кстати, он из тех, кто ЧЕСТНЫЙ. У него есть мечта сняться в каком-нибудь фильме про милицию, хоть в массовке. МАРИЯ

Мечтаю отправиться вместе с редакцией в автопробег. Согласен на любую работу: мыть, толкать, качать, протирать, носить – хоть вместо радио! КОНСТАНТИН

Мечтаю прокатиться или просто посидеть в копии того авто, на котором американцы рассекали по Луне. АНДРЕЙ

Самое сокровенное желание – установить светодиодную подсветку днища на мой ВАЗ-21074! АРТЕМ

Познакомился с девушкой из Санкт-Петербурга. Она пару раз приезжала ко мне в Кишинев, а я все никак не могу – денег нет. Мы очень хотим с вашей помощью пожениться – в АВТОМОБИЛЬНОМ стиле! Предложение ей я сделал, но финансово не потяну. Я с моей зарплатой даже машину содержать не могу! ВЛАДИМИР

Я бы с превеликим удовольствием принял от коллектива ЗР приглашение поработать в настоящем издании по истинной специальности, которую я могу подтвердить знаниями, полученными в МАДИ! РОМАН

Между прочим, некоторые из желаний мы... уже исполнили! Без лишней помпы – просто исполнили и все...

Обожаю «классику» – в смысле, «классические автомобили»! В моей библиотеке – две книги Л. Шугурова и отличное издание на чешском языке, которого я, увы, не знаю. Мечтаю о книге «Энциклопедия классических автомобилей» вашего издательства. Видел ее только один раз – за 2000(!!!) руб.

ИСАЕВ ДЕНИС, 17 лет, ТОЛЬЯТТИ



Денис! У тебя будет такая книга – причем с автографом главного редактора ЗР!

Мое самое сокровенное желание – чтобы наша семья была счастлива. А вот счастье мужа Станислава – это я, сын и... любимая «десятка»! Вы бы видели, как он за ней ухаживает! Так вот, мой муж счастлив, когда у него все в порядке с его автомобилем и когда у него всегда все под рукой. И еще частенько любит повозиться с машиной, болты и гайки подтянуть, хотя сейчас на каждом углу СТО. Поэтому мне бы хотелось, чтобы у него был набор, куда входило бы все необходимое!

АНОХИНА РОЗА, ПЕНЗА

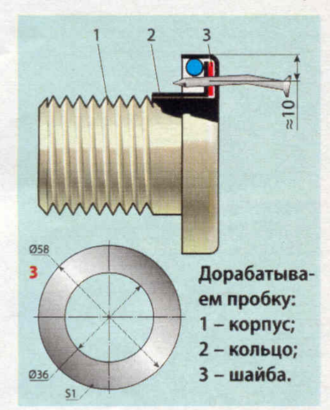
Роза Михайловна! У Станислава Владимировича будет новенький набор инструментов!

Е. НИКИФОРОВ,
Рыбинск

В пути **отказали тормоза**. С одной из задних колодок отклеилась накладка и поршни вышли из цилиндра. Чтобы не портить детали, воспользовался проволокой: вставил поршни на место, сжал тормозные колодки и связал проволокой возле цилиндра. Потихоньку, с необходимыми предосторожностями, проехал несколько километров до места ремонта.

Г. ЩУКИН,
Узловая Тульской обл.

Пластмассовая запирающая пробка Teskan иногда **разбухает** от бензина. Заметив, что она стала хуже ввинчиваться в резьбу горловины, аккуратно опилите ее надфилем (см. рис.). Если пробку отвернуть не удалось (провернулась), не стоит ее ломать. Подручным инструментом – хотя бы гвоздем! – пробуравьте корпус **1** и кольцо **2**. Оставив гвоздь в отверстии, вывинтите пробку. Есть резон усилить охранную функцию пробки, поместив между кольцом и корпусом стальную шайбу **3**.



Дорабатываем пробку:
1 – корпус;
2 – кольцо;
3 – шайба.

В. МИХАЙЛОВ,
Ижевск

Проржавевший бак – беда! Обычная виновница этого – грязная вода, скапливающаяся на дне. На «Жигулях» удаляю ее шлангом, привязанным к палочке так, что срез шланга находится на несколько миллиметров выше дна бака. Грязный бензин и воду сливаю в трехлитровую банку. В дальнейшем ее содержимое «расслоится» – четко видна граница грязи и бензина, который можно использовать по назначению.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Высшую оценку в майском номере журнала мы присудили совету Владимира ШЕЦКО из Бобруйска Республики Беларусь. Его опыт может заинтересовать многих автомобилистов, особенно тех, кто собирается отправиться на машине в отпуск.

Родился в 1954 году в п. Красный Пильщик, что в Белоруссии. Окончил среднюю школу, некоторое время работал столяром ельской мебельной фабрики, а в 1977-м получил диплом инженера-механика Белорусского политехнического института. Ко времени призыва в армию исполнял обязанности главного технолога завода нестандартного оборудования. Службу в армии начал в 1980 году зампотехом танковой роты. После увольнения из армии в 1994-м получил экономическое образование в Центре переподготовки офицеров запаса. В настоящее время – инженер по маркетингу промышленного оборудования.

Активным читателем журнала «За рулем» стал с 1990 года, когда купил автомобиль и, будучи «чайником», старался освоить его во всех тонкостях. Любимые разделы журнала – безопасность, техника, ремонт и сервис. Рекомендации журнала помогают во многом, в том числе правильно ориентироваться на рынке запчастей – не покупать некондицию, которой нынче так много…

Автору лучшего совета редакция вручает премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp дарит набор очищающих и полирующих салфеток Turtle Wax: Car Wax Wipes, Big & Tar Remover Wipes, Cocpit Shine Wipes.



Если вы не прочь повозиться со своим автомобилем, пусть и «морально устаревшим», то при минимуме затрат и такую технику можно эксплуатировать эффективно и долго. Возьмем, скажем, **багажный отсек ВАЗ-2106**. Возвышение (полка) над балкой заднего моста у кого-то зачастую пустует, беспорядочно уложенные вещи с нее падают. Я приспособил собственную полку, на которой располагается все, что необходимо в серьезных поездках: ящик с мелкими ЗИП, 5-литровая канистра бензина, такой же запас питьевой воды, литр моторного масла, лопатка, топорик, буксировочный трос, рабочий комбинезон и т.д. Важно, что у каждого предмета свое место. Оставшийся объем багажника служит повседневным целям.



От отдела эксплуатации. Мы привели пример хозяйственного отношения к автомобилю. Поделиться своим опытом могут многие. Но гораздо чаще наш брат-автотурист занимается раскопками в беспорядочно забитом багажнике, бесцельно тратя отпускное время.

И. МАНИКИН,
Жуковский Московской обл.

Прицеп Мытищинского машиностроительного завода 81024 выпуска 1991 года мне удалось сделать **более пригодным** для перевозки **длинномерных грузов**. Вырезав часть переднего борта между усилителями, прикрепил ее к полу обычными дверными петлями. Получившуюся дверцу по периметру усилил металлическими полосками шириной 5 см (они служат уплотнителями), а края проема подкрепил уголками (см. фото). В закрытом положении дверца удерживается замками с армейских ящиков.



С. КОСАЧ,
Чита

На **«японке» с правым рулем** некоторые маневры, безусловно, более опасны, поскольку, например, обзор встречной полосы перед началом обгона весьма ограничен. Между тем есть простое решение – см. фото. Закрепите в салоне дополнительное зеркало… переднего вида. Уверяю, будете довольны!



«ЭКСПЕРИМЕНТ ВЕКА»

Награда 6000 руб. за грамотный, полноценный ответ на 38-ю задачу назначена Алмазу МУСТАФИНУ из Татарстана.

Публикуя задачу № 38, мы не предполагали, что столкнемся с двумя позициями в ответах автолюбителей. Первые по достоинству оценили иронию, скрытую в условии задачи, и засыпали нас безукоризненными ответами.



Рисунок Сергея Савилова

Смысл их – если мотор не работает, то, естественно, топлива не расходует, вибрациями не беспокоит, шумом не надоедает, а ресурс – почти безграничный: дорожная авария ему не грозит, а коррозия если и съест, то нескоро. Да и другие достоинства: почти образцовая экологическая чистота… и спокойный сон хозяина, которому некуда торопиться. Но если хозяин все же направится к машине и начнет прокручивать мотор, упрямо пытаясь пустить, стартеру и батарее не поздоровится.

Позиция другой группы читателей совсем иная. Весьма, скажем, любопытная. Казалось бы, ясно: если не представляешь, как работает машина, то и не вмешивайся – мало ли что может произойти. Ан нет, дядя-шутник пообещал свести расход бензина к нулю, значит, надо пробовать! Посыпались вопросы: как соединять свечи, почему мотор не заводится, почему чихает в карбюратор? Мы, честно говоря, огорчены. Автор, предложивший текст задачи, считал ее не сложнее предыдущей, но ошибся. Будем тешиться тем, что «экспериментаторы» не потеряли время зря – хоть кто-то да задумается над тем, как же работает простейшая система зажигания!

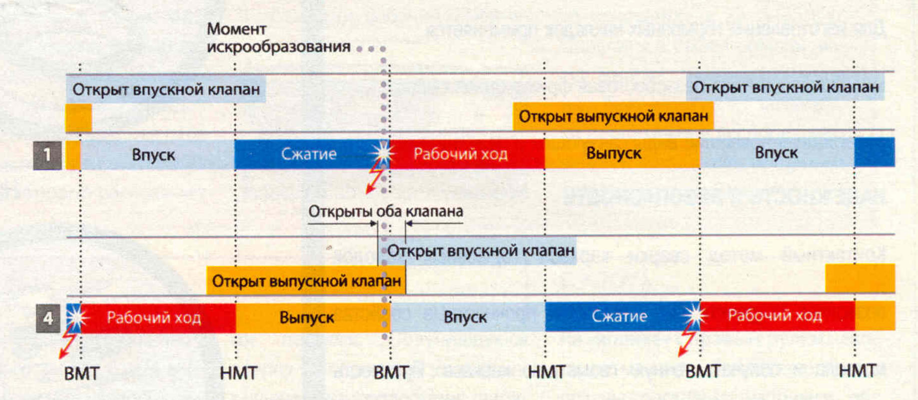
Вернемся к правильным ответам, в том числе – призера. Он напомнил о том, что последовательность работы цилиндров двигателя ВАЗ 1–3–4–2. Когда в первом заканчивается сжатие, в четвертом подходит к концу выпуск отработавших газов и начинается впуск. При работе на малых оборотах холостого хода угол опережения зажигания около 5°. Когда в первом цилиндре начинается сгорание, в четвертом (см. рис.) открыты оба клапана (перекрытие составляет 22°). А теперь соединим (мысленно!!!) первую и четвертую свечи дополнительным проводом. Что получилось? Свечи запараллелены. Напряжение с катушки подается сразу на две. А где следует ждать искру? В той свече, у которой меньше сопротивление искрового промежутка.

Если до нашего «эксперимента» свечи работали безукоризненно, то можно утверждать, что в первом цилиндре искры не будет, а щелкнет она в четвертом – там давление газов в этот миг во много раз ниже, чем в первом, где заканчивается сжатие. Понятно, мотор не запустится. Если же настойчиво прокручивать его стартером, возможны хлопки и в карбюратор, и в глушитель. В последнем, если ненароком скопится хороший заряд несгоревшей смеси, может рвануть – в лучшем случае до перманентного звона в ушах, в худшем – с последующей заменой глушителя.

Таким образом, предложенная «изобретателем» схема не более чем шутка. Для некоторых… «соленая»: учите матчасть, ребята! Кстати, в доброй половине писем, включая призера, рассмотрена и схема зажигания «десятки», упомянув которую автор задачи ухитрился сбить кого-то с толку. Дело в том, что в этой схеме для каждой пары свечей (например, первой и четвертой) применяется двухвыводная катушка зажигания. Здесь свечи соединены последовательно, и если уж происходит разряд, то сразу в двух. Но большая часть энергии затрачивается в цилиндре, где есть сжатие, оставшаяся – в другом. Кстати, «огромная» положительная роль холостой искры в деле очистки свечи – это, по сути, шоферская байка – правильно подобранная свеча в исправном двигателе обязана самоочищаться без каких-либо дополнительных фокусов с зажиганием. А в неисправном все равно в два счета замаслится. Особенно наглядно самоочистка видна, если вывернуть и осмотреть свечи, только что работавшие с высокой тепловой нагрузкой, например, после движения с большой скоростью.

Мы поздравляем Алмаза Мустафина с заслуженной наградой!

Фазы газораспределения ВАЗ-2106.



ЗАДАЧА СОРОК ПЕРВАЯ

НЕ КОЧЕГАРЫ МЫ...

По шоссе Москва–Рига автомобиль летел со скоростью, засечь которую – мечта любого голодного инспектора ГИБДД. Вот тут и случилось необычное: мотор словно задохнулся, машина стала терять скорость, на педаль газа почти не реагировала. Водитель – на обочину. Встал. Прислушался. На холостых мотор работает отменно, CHECK ENGINE не горит. Решил включить передачу… – и помчался как ни в чем не бывало. Впоследствии движок, правда, не раз «затыкался» – обычно на высоких оборотах, причем на шоссе с хорошим покрытием. На проселке же мотор – зверь! Понять причину помог случай: на верную мысль навел чумазый мужик на крыше, возившийся с печной трубой. Глянул на него наш герой – и бегом в автомагазин!

Закончите этот рассказ, друзья!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 июня 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, в том числе дату и место рождения, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

ВОЛГА-ВОЛГА

www.volga21.h1.ru

Для кого-то Волга ассоциируется только с рекой. Для других это автомобильный символ 50-х и 60-х. Ну а для третьих это главное увлечение в жизни. Страница новосибирского клуба отдана на откуп одной-единственной, но, пожалуй, самой значимой модели ГАЗа – легендарной «двадцать первой». Число ее истовых поклонников, безошибочно отличающих любую модификацию и готовых тратить всю зарплату на запчасти, пусть и невелико, но стабильно. Посмотрев на шикарные «внешторговские» рекламные плакаты и фотографии отреставрированных экземпляров, примерив «обои», пожалел, что не нашел на сайте лишь одного: рассказа об экземпляре, подаренном Президенту…



МЫ МИРНЫЕ ЛЮДИ

www.leon-esman.chat.ru

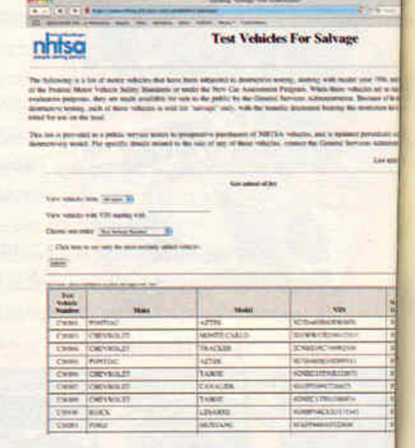
Редкий, даже самый миролюбивый мальчишка не интересуется военными достижениями своей страны. Авторы проекта о военных автомобилях А. Рубан и Л. Есьман пошли дальше и создали архив машин, служивших в советской и российских армиях. В нем более трех десятков фото и характеристик машин, а также краткие послужные списки и история модернизации. Среди ссылок найдете сайты и по другой военной тематике: оружию, авиатехнике.



…И НЕТ ПРОБЛЕМ

www.nhtsa.dot.gov/cars/problems

Служба безопасности дорожного движения США (NHTSA) известна не только расследованием дорожных инцидентов, но и другой активной деятельностью, результаты которой доступны всем желающим. На официальной (естественно, англоязычной) странице службы можно найти информацию практически по любой легковой модели начиная с 1949 года: жалобы покупателей, причины отзывов производителями, наиболее частые поломки. При выборе подержанной машины все это может оказаться полезным!



В СОЗВЕЗДИИ ТЕЛЬЦА

www.subaru-faq.ru

Сайт для тех, кто хочет знать об автомобилях «Субару» все: начиная от «звездного» происхождения имени и заканчивая весьма прозаичным. Например, уместно ли загонять полноприводники этой фирмы на бездорожье, насколько живуча в наших условиях подвеска, чем конструктивно необычны двигатели «Субару». Потенциальным покупателям нелишне будет знать отличия европейских экземпляров от американских, а для состоявшихся владельцев окажется весьма полезной информация по ремонту.



АНТИКВАРНЫЙ САЛОН

www.aaca.org

Поразительно, но клуб любителей старинных автомобилей Америки был организован в… 1931 году! С тех далеких лет он стал настолько популярен, что слеты участников проходят в разных уголках страны чуть ли не через день. Для россиян, к сожалению, стать действительным членом клуба весьма затруднительно из-за его географического положения. Но можно приобщиться к жизни клуба виртуально, благо автомобилисты с удовольствием снимают свои самоходные экспонаты. В общей сложности на сайте почти семь тысяч фото! Отличный повод отвлечься от работы и познакомиться с историей автомобильной Америки.



Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.


ГАЗ-М20 «Победа» так называемой первой серии, выпуска до 1948 года.

БИТВА В ТЫЛУ

Сергей Канунников

Первые послевоенные годы для всех автомобильных компаний в мире были очень нелегкими. Заводы постепенно переходили на гражданскую продукцию, возрождая производство довоенных моделей. В Штутгарте с конвейера вновь пошел «Мерседес-Бенц 170V» – модель 1936 года. «Опель» возобновил выпуск «Олимпии» и упрощенного по отделке «Капитана». Автомобили, созданные во второй половине 30-х годов, предлагали «Ситроен» и «Ровер». Даже американские гиганты собирали машины 1942 модельного, реально – 1941 года.

Исключения – дитя нейтральной Швеции «Вольво-444», представленный еще в 1944-м, и... советские автомобили. Их рождение в первые послевоенные годы оплачено очень дорогой ценой. Некоторые из этих машин должны были появиться еще в 1941–1942 гг.

Перед войной на советских заводах готовили смену устаревшим моделям, ведущим родословную еще с конца 1920-х. Горьковский завод понемногу наращивал производство шестицилиндровых 76-сильных моторов ГАЗ-11 (несколько измененный «Додж-D5»). Мотор встал под капот модернизированной «эмки» ГАЗ-11-73 – таких перед войной успели сделать совсем немного. Этот же агрегат в форсированном до 85 л.с. варианте планировали для 2,5-тонного грузовика ГАЗ-11-51, ведущим конструктором которого стал А.Д. Просвирнин (прототип появился еще в 1939-м). Параллельно создавали семейство: версии с разными колесными базами, приводом на обе оси, трехосную.

Московский завод имени Сталина еще в 1937-м построил первый прототип базового грузовика нового семейства – 3,5-тонный ЗИС-15 с трехместной кабиной. Его 82-сильный мотор ЗИС-16 уже применяли на автобусах. К 1940-му создали еще несколько прототипов, в том числе грузоподъемностью 5 т с мотором 90 л.с. и пятиступенчатой коробкой передач. Машина была почти готова к производству. Конструкторы трудились над тягачом, полноприводной модификацией, автобусом вагонной компоновки ЗИС-17. Подобных, кстати, в мире в те годы было еще очень мало.

Летом 1941-го активно испытывали модернизированные лимузины ЗИС-101 с форсированными двигателями, независимой передней подвеской, измененным кузовом (ЗР, 2004, № 7). Все перспективные работы свернули осенью 1941-го: Москва стала прифронтовым городом, ЗИСу предстояла эвакуация.

Ярославский завод в 1940–1942 гг. ждала серьезная реконструкция. После нее планировали выпускать новый ЯГ-7 грузоподъемностью 5 т. Первую и, видимо, единственную машину с дизайном – копией американского «Уайта», двигателем ЗИС-16 и демультипликатором в трансмиссии построили еще в 1938 году. Планировали и версию с дизелем

НАТИ-МД 23 – развитием создаваемого еще с 1933 года в СКБ ОГПУ («шарашке») мотора «Коджу» (Коба Джугашвили), а также самосвал ЯГ-4. Но началась война с Финляндией, реконструкцию и доводку новой модели отложили.

В 1940-м КИМ (позднее МЗМА и АЗЛК) начал выпускать небольшой двухдверный КИМ-10 – фактически копию британского «Форда-Префект». До войны построили примерно 450 машин.

Были в 1930-х и проекты, рассчитанные на отдаленное будущее. Скажем, автобусы вагонной компоновки НИИГТ (Городского Транспорта) и НАТИ-А. На последнем установили 155-сильный экспериментальный мотор. Единственная построенная машина перед войной была в опытной эксплуатации, потом вернулась в НАТИ.

Конечно, уже в начале 1941-го многие понимали, хотя и не говорили вслух, что новинки встанут на конвейер не скоро. КБ усиленно работали над бронетехникой, полноприводными модификациями. А летом, конечно, стало совсем не до новых моделей… Но о них вновь задумались уже в начале 1942-го, едва отбросив фашистов от столицы! Практически готовые довоенные конструкции умудрялись совершенствовать, изучая трофейные и ленд-лизовские машины.

На прототипах ГАЗ-11-51 попробовали кабины от «Студебекера» и сделали свою – очень похожую на американскую. Для доводки полноприводного ГАЗ-63 особенно пригодился американский опыт. Увы, от высокофорсированного варианта мотора пришлось отказаться в пользу стандартного ГАЗ-11 мощностью 76 л.с. К 90-сильному вернулись только в 1949-м, проектируя ЗИМ.



Прототип ГАЗ-11-51 1939 года разительно отличался от устаревшей полуторки.



Ранний ЗИС-150 грузоподъемностью 4000 кг с двигателем мощностью 90 л.с. и частично деревянной кабиной.

ГАЗ-63 с кабиной «Студебекера» на испытаниях 1944 года.



ЗИС-154 с первым в СССР серийным дизельным двигателем ЯАЗ-204 и электрической трансмиссией.

Экспериментальный автобус НАТИ-А 1938 года со 155-сильным мотором в серию не планировали.

ЗИС-15 (на фото образец 1940-го) к 1941-му был практически готов к производству, но серийным не стал.





Тяжелее дела шли на ЗИСе: ведь в октябре 1941-го в Ульяновск и на Урал увезли не только часть оборудования, туда уехали многие квалифицированные специалисты. Кстати, к 1943-му в стране заработали-таки два новых завода – УльЗИС и УралЗИС (теперь УАЗ и УралАЗ). А в Москве в марте 1942-го все конструкторские бюро объединили в ОГК во главе с Б.М. Фиттерманом и возобновили работу над перспективными моделями.

В 1943-м были готовы два макета и четыре проекта двигателей представительского ЗИС-110. Эту работу через МГК ВКП(б), где по 110-му регулярно проводили совещания, курировало руководство страны. Поговаривали даже, что копировать ЗИС с «Паккарда» требовал сам Сталин. Возможно, это лишь слухи, но ЗИС-110 действительно здорово похож на «Паккард-180», правда, не повторяя его детально. Создание машины шло непросто. Очень многое – от столь сложного кузова до гипоидной главной передачи – для завода было внове. Но уже 20 сентября 1944-го Государственный комитет обороны утвердил первый образец лимузина.

До мая 1948-го параллельно с немногочисленными еще грузовиками ЗИС-150 (глубоко переработанным ЗИС-15 1940 года, пошедшим в серию 30 октября 1947-го) строили ЗИС-50 – ЗИС-5 с новым 90-сильным двигателем.

Можно представить удивление и гордость москвичей, увидевших летом 1947-го на улицах столицы первые автобусы ЗИС-154. Машина без капота, с первым советским серийным дизелем! Линию по производству двухтактных американских двигателей «Джи-Эм» пустили на ярославском заводе, где с 1947-го делали и грузовики ЯАЗ-200 (опять же практически скопированные с американского образца).

От довоенного КИМ-10 отказались, хотя его конструкция, по сути, не устарела – аналогичный двигатель ставили на европейские «форды» еще много лет. История «Опеля-Кадет», ставшего первым «Москвичом» – скорее политическая, нежели техническая – заслуживает отдельного разговора.

В ноябре 1944-го подготовили прототип ГАЗ-М20, который тогда еще не назывался «Победой». Горьковчане ловко вплели в свой оригинальный, передовой для того времени дизайн американские мотивы. Так называемую понтонную конструкцию несущего кузова и переднюю подвеску заимствовали у «Опеля-Капитан». С ним, кстати, и сравнивали автомобиль на испытаниях в 1945-м.

За четыре дня до Парада Победы, 19 июня 1945-го, автомобиль показывали руководству страны. Среди недостатков всезнающие вожди назвали шестицилиндровый двигатель, требующий, по их мнению, слишком много бензина. На ГАЗе срочно создали «урезанный» на два цилиндра мотор, с которым «Победа», конечно, потеряла динамику. Первые серийные машины появились уже 28 июня 1946-го, удивив в том числе и западных специалистов. Правда, до конца года построили едва ли более 25 машин. Да и недоработан был автомобиль: из-за этого в октябре 1948-го производство пришлось приостановить.

Но вспомним, в каких условиях делали послевоенные автомобили на частично эвакуированном ЗИСе, пострадавшем от бомбежки ГАЗе. Не хватало квалифицированных кадров (на конвейерах в основном работали женщины и подростки из ФЗУ) и оборудования, да и просто тепла и еды. А руководство торопило: автомобиль требовалось непременно показать к какому-нибудь празднику. Опоздание грозило не только выговором и понижением, мог последовать и арест. Инженеры работали как каторжные. Главный конструктор ГАЗа А.А. Липгарт с трудом отпросился в короткий отпуск в 1948-м. Последний раз он отдыхал десять лет назад… А неприятности с «Победой» ему не забыли. Получив очередную, пятую (!) Сталинскую премию, в 1952-м Липгарт должен был отправиться на УралЗИС – фактически в ссылку.

Всю войну автомобильные заводы бесперебойно поставляли на фронт оружие, танки, автомобили, одновременно проектируя и испытывая новые машины. Конечно, они были несовершенны, многое приходилось заимствовать у иномарок, модели ставили на конвейер, не доведя конструкции до ума. Но для нашей страны машины второй половины 1940-х стали прорывом, в известной мере даже революцией. Мы одержали Победу не только на фронте, но и выиграли битву в тылу… □



На скоростном участке – победители ралли «Метелица-2006» Сергей Шишко и Александр Захаров на «Бьюике-Ривьера» 1968 года.

КОНТРОЛЬНАЯ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ

Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов

В холодный февральский день доставать из заснеженных гаражей автомобили, самому молодому из которых тридцать, и полдня собирать крыльями грязный московский снег? Надо быть сумасшедшим!

Таких на организованном «Олдтаймер-Галереей Ильи Сорокина» зимнем ралли «Метелица-2006» набралось более сорока, со старта в центре Москвы ушел 21 экипаж. Причем некоторые участники преодолели сначала под 1000 км, приехав из Белоруссии, а Йорма Кюлменен со штурманом Самули Тямминенном – даже из Финляндии! Кстати, этот экипаж стартует в российских ретроралли уже не первый раз.

Конечно, соревнования раритетов – отличный повод пообщаться с коллегами по увлечению. Но с каждым стартом все больше и настоящего спортивного азарта. Средние скорости, разумеется, невысоки, зато маршрут мудреный и судьи на пунктах КВ – контроля времени – строги и беспристрастны. А вот, за неприметным поворотом, и ВКВ – внезапный контроль времени. Слишком быстрые – выбившиеся из заданного графика получали порцию штрафных очков.

На финише в Подмосковье экипажи поджидали дополнительные соревнования: фигурное вождение и даже скоростной участок по специальной узкой и скользкой трассе. Удача сопутствовала не всем. Некоторые нахватали штрафных очков, заплутав в лабиринте московских улиц, иные неудачно прошли «фигурку». Были и поломки: экипаж «За рулем», например, потерял много времени на ремонт внезапно закапризничавшего ГАЗ-69. Но мы не обиделись на ветерана 1961 года рождения; да и до финиша «козлик» все же добрался.

Пусть не все сдали контрольную на отлично, но недовольных не было. Скорее наоборот, тем более когда дороги подсохнут, можно будет взять реванш: не за горами летнее «Олдтаймер-ралли».



На трассе «Москвич-403ИЭ», представленный мастерской «Олдтаймер-сервис». Задор, как 40 лет назад!



ГАЗ-69, которому в этом году сравнялось 45 лет, немного покапризничал, но до финиша довез. Приз «За волю к победе» – почетный трофей экипажа «За рулем».



Самый старый участник ралли – «Победа» ГАЗ-М20 выпущена в далеком 1950 году.

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

«Мицубиси-Лансер Стейшн Вэгон» – выбор для тех, кому нужен современный динамичный, вместительный, надежный и не очень дорогой автомобиль. Универсал заметно просторнее популярного седана: прибавка в длине и высоте отразилась не только на вместимости багажника, но и на комфорте задних пассажиров. При сложенных спинках задних сидений объем багажного отделения – свыше тысячи литров. Независимая подвеска всех колес (с пассивным подруливанием задних) позволяет уверенно двигаться не только на дачном проселке, но и на асфальтовых виражах. Скоростные показатели «вагона» вполне достойны: с двигателем 2,0 л разгон до сотни занимает 10 с, а максималка достигает 199 км/ч. Такой автомобиль в комплектации Intense с «механикой» стоит $21 790. Он снабжен четырьмя подушками безопасности, климат-контролем, литыми 16-дюймовыми колесами. Бюджетный вариант с двигателем 1,6 л мощностью 98 л.с. (категория с невысокой налоговой ставкой) и механической коробкой передач существенно доступнее – $17 350. Но и здесь в базовую комплектацию входит электропакет (иммобилайзер, ЦЗ, электростеклоподъемники всех дверей, подогрев передних сидений), кондиционер, ABS с интегрированной электронной системой распределения тормозных сил EBD и фронтальные подушки безопасности. Ремни безопасности – с преднатяжителями и ограничителями усилия. Позаботились и о защите младших членов семьи: сзади крепления Isofix для детского сиденья.

ВООРУЖЕН И БЕЗОПАСЕН

«Опель-Вектра» – это и строгий седан, и вместительный универсал, и гоночный болид, разгоняющийся до 260 км/ч. Обновленная «Вектра» вобрала в себя самые передовые технологии. Так, новая система поддержания микроклимата в салоне учитывает не только температуру и влажность, но и чистоту воздуха, а интерактивная система управления (IDS) обеспечивает быстроту и точность откликов автомобиля на действия водителя. Присутствует здесь и система распределения тормозных сил в повороте (CBC), предотвращающая уход с траектории, и обкатанная на «Астре» система электронного управления амортизаторами (Continuous Damping Control).

Для «Вектры» предлагают девять двигателей и четыре коробки передач, но полюбившиеся европейцам дизельные версии в России пока заказать нельзя. Среди бензиновых же моторов можно выбрать любой – от 1,6 л (105 л.с.) до 2,8 turbo (230 или 255 л.с.). Последний – для заряженной версии OPC, набирающей первую сотню всего за 6,7 с. Цена такой «пушки» на 18-дюймовых литых колесах и с салоном «Рекаро» по нынешним меркам невелика – $36 190. Обычная же «Вектра» с мотором 1,6 л стоит в полтора раза дешевле – $21 540, при том, что здесь уже есть ABS, противобуксовочная система, шесть подушек безопасности и кондиционер.

Наибольшим же спросом пользуется вариант с мотором 1,8 л (140 л.с.) – до налоговой планки в 150 л.с. он не дотягивает, а стоит всего на 5% дороже. При заказе обратите внимание на список дополнительного оборудования – есть из чего выбирать. Для ночной езды пригодятся поворотные ксеноновые фары или пакет «Обзор и освещение» (противотуманные фары, датчик дождя, зеркало с автоматическим затемнением, автоматическое включение освещения). А путешественникам порекомендуем пакет «Прицеп» с системами динамической стабилизации, авторегулировки дорожного просвета, помощи при троганье на подъеме, оповещения о проколе шины, электронным круиз-контролем и съемным фаркопом.





ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»

На российском рынке дебютировал «Ауди-Q7». Семиместный универсал поставляется в Россию с двумя двигателями: бензиновым 4,2 V8 FSI (350 л.с.) и турбодизельной «шестеркой» 3,0 TDI (233 л.с.). Все Q7 – с постоянным полным приводом quattro. Регулируемая электроникой пневмоподвеска обеспечивает лучшую управляемость и плавность хода; дорожный просвет изменяется в пределах 60 мм. В стандартное оснащение «семерок» входит мультимедийная система MMI, электронный радар, следящий за дорожной разметкой, камера заднего обзора и система ESP с функцией помощи при спуске с горы.

Цены на «Ауди-Q7» с двигателем 3,0 л – от $76 965, с мотором 4,2 л – от $107 673. Менее чем через месяц после запуска производства Q7 уже стал хитом продаж – на него поступило более 16 000 заказов по всему миру.

БЕРЕГИСЬ, СТАРШИЙ БРАТ



Начался прием заказов на новый «Хаммер-H3». Появление его в салонах компании «Дженсер» (Genser) ожидается в мае. Младший брат самых больших в мире вседорожников, сохраняя внешние культовые черты, заметно компактнее и вольготно чувствует себя даже на узких улицах больших городов. Богатый салон, отличная управляемость и относительно приемлемая цена (от $49 990) позволяют предположить, что младший «Хаммер» по популярности скоро обгонит старшего.

ПРЕМЬЕРА «КАЙРОНА»

Российская премьера «Саньён-Кайрон» состоялась на выставке «Мир автомобиля-2006» в Санкт-Петербурге. Среднеразмерный вседорожник, оснащенный новым двухлитровым турбодизелем (140 л.с.), предлагают с пятиступенчатыми «механикой» и «автоматом». В базовую комплектацию «Саньён-Кайрон» входят ABS, две подушки безопасности, климат-контроль, электростеклоподъемники и электроуправляемые зеркала. Среди множества опций – системы стабилизации курсовой устойчивости, контроля спуска с горы и предотвращения опрокидывания автомобиля. Цена «Кайрона» – от $32 990 до 37 990.



СТУПЕНЬ ЭВОЛЮЦИИ

Стартовали российские продажи «Лансер Эволюшн IX». Спорткар последнего поколения получил 2-литровый двигатель DOHC 4G63 с турбокомпрессором, промежуточным охладителем и системой управления фазами газораспределения, а также шестиступенчатую механическую коробку передач. Детали из алюминиевых сплавов позволили уменьшить массу кузова на 4 кг по сравнению с предшественником, понизить центр тяжести, улучшить устойчивость и точность управления. На российском рынке «Эволюшн IX» доступен в двух комплектациях: Sport ($46 460) и Ultimate ($50 790).



СЕЗОН СКИДОК

Сервисный центр компании «Автоимпорт» (дилер «Опеля» и «Шевроле») на проспекте Андропова в Москве предложил специальные цены на «весенние работы». Очистка кондиционера обойдется в 1500 руб., его дозаправка – в 970; скидка на шиномонтажные работы составит 15%. Скидки предоставляются и на ТО-2, причем диагностика подвески бесплатна.

«МАЗДА МОТОР РУС»

В России начала работу дистрибьюторская компания «Мазда Мотор Рус» (Mazda Motor RUS). Отныне все официальные поставки автомобилей этой марки будут централизованы. По результатам продаж «Мазды» в 2005 году Россия вышла на четвертое место в Европе (21 120 шт.). В текущем «Мазда» планирует реализовать 28 000 автомобилей и увеличить число дилерских центров до 29. Ожидается появление новых моделей: весной – мини-вэн Mazda 5, летом – обновленная Mazda 3, а в октябре – 250-сильный хэтчбек Mazda 3 MPS. Руководить компанией назначен Йорг Шрайбер.



ПОЖИЛЫМ ДЕШЕВЛЕ



До 15 мая в сервисных центрах компании «Авто Ганза» можно сэкономить. К услугам по шиномонтажу и техническому обслуживанию – подарок: регулировка углов установки колес и комплексное обслуживание кондиционера. Тех, кто закажет химчистку салона, ждет бесплатная полировка фар. Кроме того, действует 10-процентная скидка на работы по аэродинамическому обвесу и чип-тюнингу. А при покупке летних шин комплект колес обойдется на 10% дешевле. Приятная новость и для владельцев машин «со стажем»: «Авто Ганза» предоставляет скидку 20% на кузовные и малярные работы для автомобилей старше четырех лет. Окраска производится материалами Basf Glasurit, которые используются на заводском конвейере.

«ХАФЕЙ-БРИО». ЗНАКОМЬТЕСЬ



В ряду недорогих иномарок пополнение – «Хафей-Брио», новый хэтчбек А-класса китайского происхождения. Он поставляется с двигателями 1,0 л (46 л.с.) или 1,1 л (65 л.с.). Дополнительное оборудование – по выбору: кондиционер, ABS, гидроусилитель, подушки безопасности. Дизайн – от итальянской «Пининфарины», а вот пластик, ручки, кнопки, обивка – явно классом ниже. Цена «Брио» – от 7900 до 9990 долларов США.

БОЛЬШОЕ КУПЕ ОТ «ПЕЖО»

«Пежо» начала продажи на российском рынке модели «407 Купе» – самого большого купе этой марки. От своего полноразмерного собрата оно отличается дизайном передней части кузова. Россияне могут заказать «407 Купе» с бензиновым двигателем объемом 2,2 л (160 л. с.) или 3,0 л (211 л. с.) в комплектациях Sport, Sport Pack или Griffe. На машины с мотором 2,2 л устанавливают шестиступенчатую «механику» и 17-дюймовые колеса. Для более мощных доступны коробки обоих типов и колеса на 18 дюймов. Цена «Пежо-407 Купе» в базовой комплектации с двигателем 2,2 л – $37 500.

ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА



Компания «Дженсер» (Genser) открыла на Новоясеневском проспекте крупнейший в Европе дилерский центр по продаже автомобилей «Дженерал моторс»: СААБ, «Кадиллак», «Хаммер», «Опель» и «Шевроле». Линии активной приемки в присутствии клиента проводят экспресс-диагностику автомобиля и определяют план его ремонта. К концу 2006 года планируется ввод в строй второй очереди центра с кузовным и малярным цехами.



На 78-м километре МКАД открылся крупнейший в Европе дилерский центр «Лексус» – «Левобережный» общей площадью 5600 м². Он включает сервисную зону на 38 постов с двумя окрасочными камерами. Специальная площадка предусмотрена для подержанных машин: «СП БИЗНЕС КАР», в структуру которого входит новый центр, намерено уделить особое внимание программе трейд-ин.

ХАБАРОВСК

«Амур-Моторс» открыл дилерский центр по продаже и обслуживанию автомобилей «Форд». В планах на этот год – создать компании-субдилеры в других дальневосточных городах.

ЧЕЛЯБИНСК



Открыл двери для посетителей «Автокомплекс Регинас» – первый официальный дилер «Ниссана» в Челябинске. Четырехэтажный центр по продаже и обслуживанию всего модельного ряда марки располагает сервисной станцией, складом запчастей, крытой парковкой на 100 мест и многим другим. Центр предлагает услуги по кредитованию, лизингу, страхованию.



СЭКОНОМЬ НА КЛЮШКИ!

Андрей Морозов

По оценкам Ассоциации российских дилеров, каждая третья машина, купленная у официальных дилеров, приобретена в кредит. А при покупке машины С-класса (или гольф-класса, кому как нравится) – это едва ли не половина. В ближайшие годы число тех, кто готов выложить за новенький автомобиль сразу всю сумму, существенно сократится – считают специалисты.

РАЗНЫЙ ПОДХОД

Социологи Московского государственного университета им. Ломоносова провели недавно любопытное исследование. Респондентам предложили определить атрибут, который безусловно подчеркивает принадлежность к среднему классу в России. Большинство из ответивших (58%) посчитали таковым автомобиль. Причем недорогой, но обязательно новый – С (гольф)-класса. Еще более любопытно сравнить ответы россиян с ответами на подобный опрос, проведенный среди американцев. Те атрибутом представителя среднего класса назвали не дом, не машину, а набор… клюшек для гольфа.

Почему наш средний класс предпочитает гольф-класс? Последний привычен для россиян – фактически к нему можно отнести все отечественные легковушки. К тому же большинство пока еще не настолько богато, чтобы иметь в семье две машины, а С-класс наиболее универсален.

ЧТО ПРЕДЛАГАЮТ ДИЛЕРЫ?

Практически все автомобили С-класса – от вазовской «семерки» до модного «Крайслера-РТ Крузер». Компания «Автоимпорт», например, располагает всем спектром автомобилей «Джи-Эм» С-класса: «Шевроле-Лацетти», «Ланос», «Вива», а также «Опель-Астра».

– Более трети наших клиентов при покупке этих моделей пользуются кредитными программами, – рассказывает руководитель отдела рекламы Елена Кудряшова. – В зависимости от желания они могут приобрести автомобиль, скажем, по такой программе: первый взнос – 0%, срок погашения – до 5 лет. Справка о доходах не нужна. Можно воспользоваться при покупке и беспроцентной рассрочкой до трех лет, но при этом сразу оплатить половину стоимости машины. От покупателя потребуется паспорт супруга (или супруги) заемщика, водительское удостоверение и обычный пакет документов.

Официальный дилер «Ауди», компания «АвтоСпецЦентр «Ауди», предлагает покупателям «Ауди-А3» очень интересный кредитный продукт – с отложенным платежом.

Суть его такова: первоначальный взнос – от 15 до 50%, срок кредита – до 36 месяцев, отложенный платеж – 35%. Последний – это та сумма, которую нужно погасить на 36-м месяце кредитования. К этому моменту владелец определяет дальнейшую судьбу своего «Ауди». Вариантов несколько: 1. Оплатить всю сумму, оставленную на последний платеж, и продолжать эксплуатацию автомобиля; 2. Продолжить выплату оставшейся суммы ежемесячными взносами в течение следующего года или двух; 3. Доставить автомобиль в салон, где определят его реальную стоимость и примут для продажи, погасят задолженность клиента перед банком, переведут разницу между долгом в банке и стоимостью автомобиля на счет клиента или в счет оплаты нового автомобиля.

У покупателей «Ауди-А3» есть также возможность воспользоваться программой беспроцентного кредита или рассрочки, когда клиенту предлагается внести 30, 40 или 50%, а оставшуюся сумму выплачивать в течение трех лет равными платежами без начисления процентов.

– С учетом запросов клиентов мы предоставляем большой ряд кредитных продуктов: без первого взноса, кредит до 7 лет (и другие комбинации сроков), кредит первого взноса, процентных ставок и кредитных страховок, – рассказывает Антон Дементьев, руководитель отдела финансовых услуг «АвтоСпецЦентра.

Разные автомобили С-класса продает и компания «Дженсер» – это «Ниссан-Алмера», «Опель-Астра», «Форд-Фокус», «Шевроле-Ланос», «Лацетти». Здесь клиенты могут воспользоваться услугами банковских организаций, предлагающих широкий выбор кредитных программ, которые можно разбить на три большие группы – классический кредит, рас-

срочка, кредит без первоначального взноса.

– Сейчас примерно 45% автомобилей С-класса покупают в кредит. Наблюдается тенденция роста кредитных продаж, – говорит Наталья Быкова из компании «Дженсер». – Это связано с несколькими факторами, в том числе с приближением уровня процентных ставок к европейским и формированием в стране кредитной культуры. У людей теперь большая свобода выбора – не обязательно покупать только тот автомобиль, на который сейчас хватит денег.

КРЕДИТ: НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОКУПАТЬ ТОЛЬКО ТОТ АВТОМОБИЛЬ, НА КОТОРЫЙ СЕЙЧАС ХВАТИТ ДЕНЕГ.

Еще одна компания, предлагающая С-класс, – «АвтоПассаж», официальный дилер «Форда».

– Покупатели «фокусов» – типичные представители среднего класса – мужчины 28–35 лет, семейные, как правило, имеющие детей. Словом, «белые воротнички» с доходом примерно в 1000 долларов и выше, – делится результатами своих наблюдений Виктор Субботин, руководитель отдела маркетинга «АвтоПассаж». – Политика «Форда» заключается в том, чтобы помочь людям этого круга приобретать его машины. Банки не предоставляют кредит со ставкой ниже 9% годовых, и, чтобы удержать ставки кредита на уровне 4,9%, представительство «Форда» компенсирует разницу в 4,1%.

Особенно модные в России «Форд-Фокус» и «Мазду-3» покупатели приобретают и в компании «Ю. С. Импекс».

– На «Фокус» действует специальная кредитная программа: первый взнос – 40%, ставка кредита – 4,9% годовых, срок кредита – 36 мес. (при покупке в кредит действуют льготные условия страхования – КАСКО 5%), – рассказывает бренд-менеджер «Ю. С. Импекса» Евгения Аксентьева. – На «Мазду-3» первый взнос – от 0%, ставка кредита – от 9% годовых, срок кредита – до 36 мес.

В России из года в год растет процент автомобилей, купленных в кредит, как и должно быть в цивилизованном мире. А не станет ли со временем набор хромированных клюшек для гольфа в багажнике таким же атрибутом российского среднего класса, как и сам автомобиль? Разумеется, гольф-класса. □

КРЕДИТНЫЕ ПРОГРАММЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫМИ ДИЛЕРАМИ

Компания	Модели С-класса	Специальные кредитные программы
«Автоимпорт»	«Шевроле-Лацетти», «Ланос», «Вива», «Опель-Астра»	0% первый взнос, рассрочка до 5 лет (аванс на усмотрение клиента); беспроцентная рассрочка до 3 лет. Аванс – 50%
«АвтоСпецЦентр Ауди»	«Ауди-А3»	«Кредит с обратным выкупом», «Кредит с отсрочкой погашения основного долга»
«Дженсер»	«Ниссан-Алмера», «Опель-Астра», «Форд-Фокус», «Шевроле-Ланос», «Лацетти»	классический кредит, рассрочка, кредит без первоначального взноса
«АвтоПассаж»	«Форд-Фокус»	Кредит под 4,9 % годовых
«Ю. С. Импекс»	«Форд-Фокус»	первый взнос – 40%, ставка кредита – 4,9% годовых, срок кредита – 36 мес. (при покупке в кредит льготные условия страхования – КАСКО 5%)
	«Мазда-3»	первый взнос – от 0%, ставка кредита – от 9% годовых, срок кредита – до 36 мес.

КОНЕЦ ЗАБУГОРНОЙ СВАЛКИ

Владимир Салмин

На российском рынке необычная ситуация: импорт подержанных машин, с которого начиналась постперестроечная автомобилизация, замер. И, судя по всему, его подъема мы уже не увидим. «Импортный секонд-хэнд начинает постепенно замещаться вторичными продажами иномарок, ввезенных когда-то в качестве новых и активно сдаваемых теперь во вторичный оборот, – поясняет партнер PriceWaterhouseCoopers (PWC) Стенли Рут. – С годами процесс пойдет все динамичнее». Эксперты прогнозируют, что уже к 2009 году надобность в массовом ввозе старых машин из-за границы может вообще отпасть. Причем без всяких повышений пошлин и прочих заградительных барьеров. Рынок подержанных авто переходит в руки автосалонов и официальных дилеров. «Короли секонд-хэнда очень скоро будут вынуждены привозить мизерное, по сравнению с прошлыми временами, количество подержанных автомобилей – в основном экзотику и те модели, что не ввозят официально», – прогнозирует руководитель аналитической группы «Авто-инжиниринг» Алексей Владимирский. «Импортный «хлам» перестает существовать как класс и не воспринимается более другими сегментами рынка всерьез», – таково мнение Хенрика Нензена, исполнительного директора комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса в РФ (АЕБ) и президента «Форд» в России.

СЕКОНД-ХЭНД НЕ СДАЕТСЯ

Однако пока рынок «серого» импорта здравствует. Но это до поры, убеждены официальные торговцы. С каждым годом машин, попадающих на перепродажу, будет все больше. Если в 1999-м в России было продано около 25 тыс. новых иномарок (это они формируют рынок нынешней «вторички»), то в 2001-м – уже почти 100 тыс., а в 2004-м – 405 тыс. штук. Через три – пять лет немалая их часть окажется на вторичном рынке, и «на 99,9% удовлетворит спрос на подержанные автомобили», прогнозирует Алексей Владимирский.

По словам Давида Павлова, директора отдела продаж автомобилей с пробегом компании «Мейджор», сейчас по схеме трейд-ин продается каждый пятый автомобиль, а через два-три года это будет, как минимум, каждый второй. Чтобы хоть как-то противостоять такому натиску со стороны «внутренней вторички», продавцы импортного секонд-хэнда тоже вынуждены предлагать машины в кредит, обмен, рассрочку. Причем даже те, что продаются частными лицами.

РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

тыс. шт.
Отечественные автомобили: 2001 – 910; 2002 – 880; 2003 – 890; 2004 – 980; 2005 – 940; 2006 – 840; 2007 – 800
Импорт подержанных иномарок: 2001 – 380; 2002 – 450; 2003 – 400; 2004 – 350; 2005 – 380; 2006 – 300; 2007 – 180
«Серый» импорт новых иномарок: 2001 – 95; 2002 – 112; 2003 – 100; 2004 – 102; 2005 – 110; 2006 – 100; 2007 – 100
Новые иномарки (официальные): 2001 – 100; 2002 – 138; 2003 – 200; 2004 – 350; 2005 – 600; 2006 – 840; 2007 – 1100

Источник: «Рольф» (импорт – по количеству растаможенных авто).

ВНУТРЕННИЙ ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК НАНОСИТ УДАР ПО ИМПОРТУ ПОДЕРЖАННЫХ ИНОМАРОК



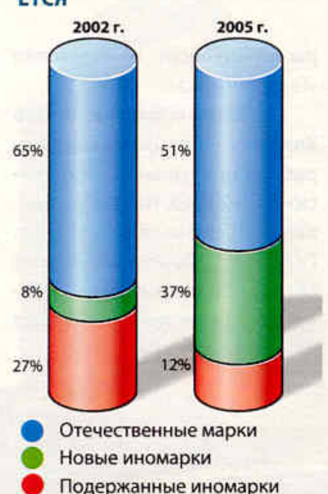
Источник: PriceWaterhouseCoopers (фактические продажи).

На рынок секонд-хэнда можно посмотреть и с другой стороны. В прошлом году продажи ввезенных подержанных авто составили 320 тыс. штук (с учетом растаможенных, но непроданных – 380 тыс.). С начала этого года рынок снова выходит на такие показатели. Значит, он хоть и стоит, но не падает – причем на фоне существенного (в разы!) роста продаж новых. «Люди хотят те автомобили, которые новыми они купить пока не могут», – считает Стенли Рут. А по мнению экспертов «Автосельхозмаш-холдинга», рынок подержанных иномарок в России будет существовать всегда с оборотом примерно $5–6 млрд. в год, то есть почти на нынешнем (и даже чуть более высоком) уровне. Хотя с 2002 года, когда были введены ограничительные пошлины на старые автомобили, рыночная доля подержанных машин, ввезенных из-за границы, успела снизиться с 27 до 12% и будет продолжать падать. Сказывается рост продаж дешевых новых иномарок, объясняет начальник аналитического отдела этой организации Виктор Пашков.. Любопытны коллизии и в финансовой сфере. Несмотря на то что рынок импортного секонд-хэнда стабилизировался, по данным PWC, в денежном выражении он все же вырос на 14% – за счет повышения пошлин и, главным образом, ввоза более дорогих автомобилей. Если в 2002 году за подержанные машины заплатили в сумме $4,2 млрд, то в 2005-м почти столько же ($4,1 млрд), хотя в количественном выражении рынок сократился в 1,7 раза (данные PWC).

ИГРА НА ПОРАЖЕНИЕ

И все же цивилизованный рынок наступает. Дело не только в том, что покупатели даже подержанных авто все больше хотят иметь достойное обслуживание, сервис, гарантии. Продавцы говорят о растущем стремлении наших автомобилистов чаще обновлять свой парк, приближаясь по этому показателю к Европе. Сейчас активно сдают в перепродажу именно пяти-семилетние автомобили (при том, что раньше машины держали по 10–20 лет). Отметим бурный рост сегмента трехлеток. В итоге, по прогнозам, цены на подержанные машины у официальных дилеров сравняются с ценами импортных подержанных уже в следующем году, причем во всех классах. А еще через год опустятся и полностью побьют импорт. Скажется не только растущая волна сдаваемых во вторичный оборот иномарок, но и законы цивилизованного рынка. Снижение стоимости нового автомобиля будет происходить не по спекулятивным и спросовым ценам, а естественным, технологическим путем. Машины начнут терять свою перво-

ДОЛЯ ПОДЕРЖАННЫХ ИНОМАРОК НА РЫНКЕ СОКРАЩАЕТСЯ



Источник: АСМ-холдинг.

начальную стоимость гораздо быстрее, чем сейчас. Например, по данным известного немецкого каталога «Шваке», которым активно пользуются наши таможенники, машины гольф-класса за первые три года падают в цене в Европе на 30%, а через пять лет – более чем наполовину. Представительский и премиум-класс теряют в цене за пять лет примерно 27–30%. У нас же пока даже автомобили массового спроса и бюджетных марок дешевеют за такое время едва на треть. «Форд-Мондео» только через семь лет становится дешевле в два раза. «Фольксваген-Пассат» и «Мазда» держатся и того дольше. Еще неохотнее с годами «уступают» в цене вседорожники и представительские автомобили. «Сказывается повышенный спрос на отдельные группы машин, марки и модели, а также разница между именитыми брендами и машинами массового спроса», – говорит Алексей Владимирский.

Местную «вторичку» будут покупать все охотнее еще и потому, что качество машин, прошедших диагностику и устранение неисправностей у официальных дилеров, выше, чем у ввезенного серым образом секонд-хэнда. И значительно меньше шансов нарваться на криминальную машину. К тому же официальный дилер, продавец трейд-ин, отвечает за нее по гарантии и никуда не исчезает, в отличие от «серых» фирм, тем более – частных лиц. Выбор в автосалонах уже сейчас во многом удовлетворяет спрос – ведь и подержанные автомобили покупают в основном одного и того же класса и марок (немецкие, джипы, и т.д.), а доля экзотических машин, необычных и редких комплектаций едва превышает 3%.

СТАРЬЕ – НА СВАЛКУ

Еще стремительнее растет «вторичка» отечественных подержанных автомобилей. Предложения ВАЗов в газетах объявлений уже сейчас занимают до 35% всех объявлений. Очевидно, что спрос на предельно дешевые машины будет всегда. А с годами рынок подержанных отечественных авто вырастет многократно, поскольку они стареют технически и морально быстрее «иностранцев», их физически больше на рынке, и при первой возможности автолюбитель зачастую стремится обзавестись пусть плохонькой, но иномаркой. Кому в таком количестве понадобятся старые подержанные отечественные автомобили через три–пять лет?

Некоторые эксперты предполагают, что предложение превысит спрос и в стране заработают наконец, в полную силу автосвалки и «прессы», как в автомобильно развитых государствах. Откроется новый для нас бизнес. Кто станет у его истоков в России? Не исключено, что те, кто сегодня ввозят секонд-хэнд из-за границы. А дело это, между прочим, не менее прибыльное. Вопросы сдачи старого автомобиля в утиль остры уже сейчас, но все еще не решены. В Европе, например, в прошлом году было утилизировано более 50 млн автомобилей. Только в Германии на этом рынке действуют 40 шредерных установок (в Англии – 46, во Франции – 40). В России их только две (под Москвой и под Петербургом). И это при том, что автомобильный металлолом на 74% сокращает энергопотребление и на 80% загрязнение окружающей среды в пересчете на одну тонну сырой стали при изготовлении нового автомобиля. Вот еще один резерв экономии для отечественного автопрома. □

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ДИЛЕРЫ РАССКАЗЫВАЮТ О СЕКРЕТАХ УСПЕХА, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОГРАММАХ. ВЫБОР ДОСТОЙНЫХ КАНДИДАТОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ И ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ: МЫ СОБИРАЕМ ИХ ОТЗЫВЫ НА САЙТЕ www.zr.ru

«МИЦУБИСИ» ОСТАНЕТСЯ НА ОЛИМПЕ



Дмитрий РОТКИН, генеральный менеджер дистрибьютора «Мицубиси моторс» компании «Рольф Холдинг»

Самая покупаемая иномарка в нашей стране – «Мицубиси-Лансер». Однако строить бизнес на одной модели было бы неверно. Мы стремимся привлечь внимание покупателей к другим, не менее достойным представителям марки, стараемся, чтобы цены на них оставались привлекательными в сравнении с конкурентами. Масштабное репозиционирование вседорожников привело к тому, что стоимость «Паджеро» снизилась на $3000 на бензиновые и на $1000 на дизельные модели, а «Паджеро Спорт» подешевел на $2140. На все версии «Аутлендера» цены снижены на $1500, и, кроме того, изменена комплектация 2-литровой модели: она получила ряд привлекательных опций и предлагается по цене от $27 190. И это еще не все. В стандартную комплектацию «Кольта» с конца апреля включены вторая подушка безопасности и CD-магнитола. Цены на машину начинаются от $15 490. В дополнение к 3-летней гарантии на основные элементы «Кольта» и «Грандиса» введена 12-летняя – от сквозной коррозии (для других моделей она 6 лет). На все «мицубиси» распространяется теперь и специальная, совместно с «Газпромбанком», программа кредитования. Максимальный срок кредита увеличен до 7 лет, ставка снижена до 9% годовых, а первоначальный взнос составляет 10%. Условия доступны во всех городах страны, где есть официальные дилеры «Мицубиси» и отделения «Газпромбанка».

Справка о компании: «Рольф Холдинг» – официальный дистрибьютор компании «Мицубиси» с 1992 года. Начинал с проката автомобилей в 1991 году. Годовой оборот – свыше $1 млрд. Объем продаж – более 55 000 машин в год. Имеет 82 дилера в России.



«АЛЬПИНА» – ПРОИЗВЕДЕНИЕ ИСКУССТВА



Александр СОКОЛ, генеральный директор компании «ABTODOM»

Российских покупателей автомобилей премиум-класса перестает удовлетворять продукция массового спроса – они стремятся к исключительным изделиям. После полуторагодичных переговоров наша компания получила эксклюзивное право продавать в России автомобили марки «Альпина» (Alpina), базирующиеся на агрегатах БМВ и собранные на основных конвейерах баварского концерна. В производстве своих автомобилей «Альпина» использует самые современные технологии, ежегодно предлагая около 900 экземпляров для истинных ценителей марки. Каждый двигатель собирает вручную один специалист. При мощности 500 л.с. и крутящем моменте 700 Н·м такой мотор разгоняет автомобиль до сотни менее чем за 5 с, а максимальная скорость достигает 315 км/ч. Цена таких авто примерно вдвое выше серийных BMW и на 10–15% моделей с индексом «M». Тем не менее российский рынок оказался настолько горячим, что первые десять машин разошлись еще до того, как мы их представили официально. «ABTODOM» не только продает автомобили Alpina, но и обеспечивает их сервисное и гарантийное обслуживание, а также готов предложить фирменные аксессуары. Клиент может выбрать машину из уже имеющихся на складе либо заказать в соответствии с индивидуальными пожеланиями. Срок поставки – около четырех месяцев.



Справка о компании: ЗАО «ABTODOM» – официальный дилер BMW и MINI с 1992 года. Лидер по продажам машин этих марок в России. Первым предложил систему трейд-ин на российском рынке. Крупнейший сервисный центр работает в круглосуточном режиме.

«НИССАН» ПОД РОСПИСЬ



Инга ИЛЬИНА, управляющий директор компании «Автоцентр Овод»

Сегодня многие хотят, чтобы их машина выглядела как можно оригинальнее. Одни покупают эксклюзивное авто по удвоенной цене, другие придают уникальность серийным экземплярам. Например, с помощью аэрографии. Последнее особенно модно для городских авто и вседорожников. Вместе с компанией 4Friends мы предлагаем более сотни аэрографических композиций для «Ниссана-Микра», «Мурано» и «Ноут». Срок выполнения заказа – два–четыре дня в зависимости от сложности рисунка. При этом исполнение одного элемента (например, крыла или двери) купленной у нас машины выполняется бесплатно, независимо от того, выбран ли рисунок из нашего каталога или предложен самим покупателем. Если оформление охватывает большую часть кузова, оплачивается лишь разница в стоимости работ, за вычетом одного элемента (около $500). Украсить рисунком весь «Мурано» обойдется в $3000, «Микру» – $2000. На изображение дается годовая гарантия, при этом компания сохраняет и семилетнюю заводскую гарантию на лакокрасочное покрытие. Рисунок также можно застраховать ($30–60 в зависимости от его сложности и величины), тогда при повреждении или аварии он будет восстановлен бесплатно. Автомобиль можно эксплуатировать в обычном режиме, мыть в автомойках. Мы продаем машины в кредит с рассрочкой 0% на три года, а на «микры» 2005 года цена снижена на $600.

Справка о компании: компания «Овод» – официальный дилер «Ниссана» с 2002 года. Образована в 1995 году. В прошлом году продала 1800 автомобилей. Одно из направлений – сбыт машин в лизинг и корпоративным клиентам. Строит в Москве крупнейший европейский дилерский центр «Ниссан». Имеет круглосуточный технический сервис, собственную эвакуацию и помощь на дорогах для своих клиентов.



АССОРТИ НА ЛЮБОЙ ВКУС



Николай ГРУЗДЕВ, генеральный директор группы компаний «Автомир»

Европейские дилеры все чаще предлагают выбор из нескольких брендов в одном салоне. По тому же пути идет и «Автомир». В недавно открытом автоцентре в Троице-Лыкове представлены автомобили самых покупаемых марок: «Хёндэ», КИА, «Дэу», «Сузуки». Чтобы клиент мог выбрать подходящую для себя машину «не отходя от кассы», центр построен по принципу «несколько монодилеров в одном здании». Для каждой из представленных марок – отдельные шоу-румы, клиентские и сервисные зоны. Да и продавцы не отбивают друг у друга покупателей, поскольку работают на конечный результат. Этот принцип продаж обеспечит реализацию в этом году только через центр в Троице-Лыкове более 2 тыс. автомобилей. Из 27 постов в сервисной зоне 15 отданы под слесарные работы и по четыре на кузовные, малярные и установку дополнительного оборудования. Такая схема позволяет выровнять загрузку и снять проблему очередей. Впервые обратившимся предлагаем бесплатную диагностику автомобиля (подвески, тормозов, рулевой системы). В дальнейшем они получают 20-процентную скидку на ремонт и обслуживание и 10-процентную – на запчасти.

Справка о компании: группа компаний «Автомир» – официальный дилер «Ниссана», «Сузуки», «Фольксвагена», «Рено», «Шкоды», «Ситроена», «Хёндэ», КИА, «Дэу», «Лады», ГАЗ и «Чери». Образована в 1993 году. Входит в десятку наиболее динамично и стабильно развивающихся российских компаний. Ежегодно продает по 55 тыс. новых автомобилей. Совокупный оборот – $772 млн. Первое место в России по продажам «Дэу», «Рено», КИА. Располагает 14 центрами продаж и 17 сервисными центрами.



НА ДВУХ ЕДЕМ, ЧЕТЫРЕ В УМЕ

Максим Сачков

Хорошо поехать куда-нибудь на пикник, поближе к реке или махнуть на выходные к родным в деревню. Одна незадача – последние несколько километров проселка на легковушке проехать сложно: или на брюхо сядешь, или размытый дождями подъем будешь полдня штурмовать. Так может стоит присмотреться к вполне комфортным на шоссе автомобилям с четырьмя ведущими колесами и большим дорожным просветом?

ВОПРОС ТЕРМИНОЛОГИИ

Такие машины называют «паркетниками», на что часто обижаются производители, дилеры да и сами владельцы. Придумали и другие определения: автомобиль для активного отдыха, SUV, кроссовер…

Семья «паркетников» год от года пополняется. Прежде всего за счет новых моделей, но часто в их ряды попадают и бывшие «проходимцы», растерявшие во время модернизации вездеходные качества в угоду комфорту. Впрочем, нынешнее деление на «паркетники» и «настоя-



KIA SPORTAGE ЗР, 2005, № 11

2,0–2,7 л, 142–175 л.с., дизель 2,0 л, 112 л.с.

$27 490–32 290

По сравнению с предшественником, который выпускают на калининградском «Автоторе», новая модель заметно прибавила в цене, подтянувшись к одноклассникам. Часть вездеходных способностей «Спортидж» второго поколения утратил вместе с пониженной передачей, зато на асфальте повадками стал больше походить на легковой автомобиль. Покупатель выбирает между двумя бензиновыми моторами и дизелем, механической коробкой или «автоматом», несколькими вариантами комплектаций. С минимальной цены можно скинуть еще почти 1,5 тыс. долларов, если отказаться от полного привода. Правда, за компанию с парой ведущих колес исчезнут и многие полезные опции.



HYUNDAI TUCSON ЗР, 2004, № 9

2,0–2,7 л, 142–175 л.с.

$26 990 – 33 690

Самый маленький полноприводник в семье «Хёндэ» построен с использованием агрегатов «Элантры» – та же основа и у «Спортиджа». Обычно машина ведет себя как переднеприводная, а при необходимости задние колеса подключает электроника через многодисковое сцепление. Кстати, его можно заблокировать, жестко связав переднюю и заднюю оси – полезная функция, присущая, скорее, настоящим «проходимцам», нежели «паркетникам». Оба бензиновых мотора могут работать и с механической коробкой, и с четырехступенчатым «автоматом» с ручным переключением. К нам поставляют только комплектацию GLS в нескольких вариантах оснащения. Даже самый дешевый из них не разочарует покупателя набором оборудования, а в дорогом есть, пожалуй, все – от кожаного салона до шести подушек безопасности и ESP.

MITSUBISHI OUTLANDER

ЗР, 2004, № 10

2,0–2,4 л, 136–202 л.с.

$27 190–37 690

«Японец» в группе конкурентов выделяется нетипичными для «паркетника» формами, больше напоминая подросший во всех измерениях легковой универсал с завидным дорожным просветом 190 мм. Он предлагает вполне «легковую» посадку за рулем и вытянутый салон, удобный для крупногабаритных пассажиров. Если сложить задние сиденья и переднее пассажирское, можно перевозить длинномеры до 2,4 м. Даже самого слабого 2-литрового мотора хватает для уверенной езды, но затраты на модель с дополнительными 400 кубиками лишними не окажутся. Для любителей прохватить с ветерком по ровному шоссе предназначен 202-сильный мотор с турбонаддувом – с ним автомобиль покоряет первую сотню за 7,7 с.



LAND ROVER FREELANDER

ЗР, 2004, № 5

1,8–2,5 л, 117–177 л.с.

$28 900–39 900

Появившись в 1997 году и претерпев косметическую операцию пару лет назад, он до сих пор легко выделяется из «толпы» своим горбиком на крыше. Во «Фрилендере» – гены легендарных вседорожников, и на плохой дороге он способен дать фору многим одноклассникам. Солидный дорожный просвет (более 200 мм), короткие свесы и небольшая колесная база обусловливают хорошую геометрическую проходимость. Энергоемкая и длинноходная подвеска хорошо ведет себя и на разбитом проселке, и на гладком шоссе – таким компромиссом могут похвастать далеко не все «паркетники», хотя все к нему стремятся. По одной и той же цене предлагают машины с трех- и пятидверными кузовами, а модификации с мягким верхом в Россию не поставляют. «Фрилендеры» продают только с бензиновыми моторами – 1,8 л с механической коробкой и 2,5 л с «автоматом».



щие» вседорожники весьма условно. В наш обзор мы отбирали полноприводные высокие универсалы с большим клиренсом, без рам, зависимых подвесок и понижающих передач.

ОТ МАЛА ДО ВЕЛИКА

Больше всего предложений – в ценовой группе около 30 тыс. долларов. Здесь соперничают в основном небольшие «японцы» и «корейцы», хотя за те же деньги можно купить и «Форд», и «Ленд-Ровер». Чуть-чуть в стороне (считай, дороже) от этой компании стоит более дорогая «Хонда CR-V», но по цене до больших «паркетников» она не дотягивает, чего не скажешь о БМВ-Х3 – этот приблизился к ним вплотную.

Следующая группа – «паркетники» с более солидными габаритами и моторами. Некоторые из них вмещают семь пассажиров, мощность двигателей даже в базовых комплектациях свыше 200 л.с., а богатое дополнительное оборудование подчеркивает – автомобиль недешевый.

Автомобили еще одной группы – в базовой комплектации дороже 60 тыс. долларов – мы решили не рассматривать. Модели вроде «Мерседес-Бенца ML» или «Ауди-Q7» называть «паркетниками» как-то неуважительно – скорее, это полноприводные представительские машины. Итак, обратимся к более скромным, но тоже недешевым авто.



FORD MAVERICK

ЗР, 2004, № 10

2,3–3,0 л, 150–203 л.с.

$29 900–35 900

Самый маленький вседорожник «Форд» около двух лет назад пережил модернизацию. В России «Маверик» продают в двух комплектациях. Версию XLT оснащают 2,3-литровым мотором и механической коробкой, а более дорогую XLT Premium – 3-литровым бензиновым агрегатом с «автоматом». В обслуживании «Маверик» не самый дорогой, а вот гарантия на него – самая скромная. Ее можно продлить еще на год, два и даже три, но не бесплатно. Хотите, скажем, четырехлетнюю страховку от неисправностей (или на 125 тыс. км – что наступит раньше) – выкладывайте без малого 2000 евро. Два слова о брате-близнеце, аналогичном по конструкции автомобиле «Мазда-Трибьют». Его выпуск прекращен, дилеры распродают последние прошлогодние машины.



NISSAN X-TRAIL

ЗР, 2004, № 11

2,0–2,5 л, 140–165 л.с., дизель 2,2 л, 136 л.с.

$29 990–35 930

Если судить по списку модификаций, производитель готов выполнить любое желание покупателей. Для «Икс-Трейла», например, предлагают на выбор три комплектации и столько же двигателей, включая даже дизель. В паре с последним работает только шестиступенчатая ручная коробка. Для бензиновых же моторов можно выбрать «механику» и «автомат». Крутящий момент постоянно поступает на передние колеса, а задние система полного привода All mode 4x4 подключает через многодисковое сцепление. Водитель, повернув ручку, может включить автоматический режим, оставить ведущими только передние колеса или жестко связать переднюю и заднюю оси. «Икс-Трейл» может похвастать просторным салоном – на передних сиденьях над головой достаточно воздуха, да и сзади спокойно усядутся трое.



HONDA CR-V

ЗР, 2004, № 11

2,0 л, 150 л.с.

$32 400–36 900

В одном из больших тестов CR-V заняла первое место в номинации «для людей и для вещей». У нее один из самых широких и высоких (от пола до потолка 1245 мм) салонов, да и багажник вмещает целых 525 л. К тому же ровный пол без тоннеля – ручник выезжает из центральной консоли, а селектор «автомата» расположен рядом с рулем. Около года назад модель обновили, слегка освежив внешность и интерьер. Кроме того, модернизировали механизм полного привода, подключающий задние колеса, а боковые подушки безопасности и система стабилизации VSA стали базовыми. Единственную предназначенную для нашего рынка 2-литровую бензиновую «четверку» предлагают с «механикой» или «автоматом».

BMW X3

ЗР, 2005, № 2

2,0–3,0 л, 150–231 л.с., диз. 2,0–3,0 л, 150–218 л.с.

39 500–59 200 евро ($47 600–71 400)

По размерам и содержанию «Икс-третий» хорошо вписывается в компанию недорогих «паркетников» ценой около 30 тыс. долларов. Но ценники упорно подталкивают его к другой группе – пусть и не самых-самых, но весьма дорогих вседорожников. Помимо громкого имени «баварец» козыряет богатым набором двигателей: бензиновые 2,0, 2,5 и 3,0 л и пара дизелей 2,0 и 3,0 л. Последние по мощности близки бензиновым того же объема, в максимальной скорости не уступают, а отметку 100 км/ч и вовсе пересекают быстрее. Даже в самой доступной комплектации (всего их три – Business, Dynamic, Luxury) «Икс-третий» располагает шестью подушками безопасности, системой стабилизации DSC и подстраховывающей на спуске HDC, индикаторами давления в шинах и, конечно, полным приводом xDrive.



VOLVO XC90

ЗР, 2005, № 4

2,5–4,4 л, 210–315 л.с.

$56 900–88 100

Разговор о двигателях большого шведского «паркетника» начинается с 210 сил – столько развивает 2,5-литровый бензиновый турбомотор. Коробка передач – механическая шестиступенчатая. Альтернатива – флагманский 4,4-литровый атмосферный агрегат V8, установленный… поперек. В дуэте с ним чрезвычайно компактный шестиступенчатый «автомат». Некоторые дилеры предлагают прошлогодние машины – бензиновая «шестерка» с двумя турбонагнетателями, мощность 272 л.с. Однако пока неизвестно, будут ли в этом году продавать такую модификацию. Крутящий момент между передней и задней осью распределяет муфта с электронным управлением «Халдекс». Одно из достоинств XC90 – семиместный салон, правда, не в базовом варианте, дополнительный третий ряд стоит около 2,5 тыс. долларов для любой комплектации.



NISSAN MURANO

ЗР, 2006, № 3

3,5 л, 234 л.с.

$56 820

Еще один «Ниссан» в стане паркетных вседорожников появился на российском рынке около года назад. «Мурано» покрупнее «Икс-Трейла», в том числе потому и дороже. Ничего общего во внешности со своими родственниками автомобиль не имеет. Обилием комплектаций, как младший брат, не отличается – единственная V-образная бензиновая «шестерка» с регулируемыми фазами позаимствована у модели 350Z. Правда, работает этот мотор в паре с редким гостем на автомобилях этого класса – бесступенчатым вариатором X-Tronik CVT, который в отличие от классического «автомата» не вытягивает лишнее топливо из бака и не раздумывает при нажатии на педаль газа. Распределяет моменты по осям фирменная система All mode 4x4 (см. выше).





LEXUS RX300

ЗР, 2006, № 1

3,0 л, 204 л.с.

$56 900–66 100

На вооружении у RX300 один бензиновый двигатель и пятиступенчатый «автомат» с возможностью ручного переключения. Дилеры предлагают машины в трех комплектациях: R1, R2, R3 – каждая дороже предыдущей в среднем на 3 тыс. долларов. Даже в базовой – девять подушек безопасности, полный набор электронных систем, кожаный салон и раздельный климат-контроль. В последних двух вариантах – пневмоподвеска. Модель для американского рынка RX330 с 226-сильным мотором в Россию официально не поставляют, но с этого года начали продавать гибридную версию с 3,3-литровым бензиновым двигателем (214 л.с.) и двумя электромоторами. Внешне гибрид RX400h от «трехсотого» отличается решеткой радиатора, бампером и противотуманными фарами. Единственная комплектация – SFX. Цена – около 80 тыс. долларов.

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	Тип кузова	Двигатели			Гарантия	Периодичность ТО	Цена нормочаса
KIA Sportage	универсал	2,0 л МКП $27 490	2,7 л АКП $32 290	2,0 CRDi МКП $29 590 / АКП $30 990	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $30
Hyundai Tucson	универсал	2,0 л МКП $26 990 / АКП $28 290	2,7 л АКП $33 690		3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $26
Mitsubishi Outlander	универсал	2,0 л МКП $26 650	2,4 л МКП $30 590 / АКП $31 850	2,0 Turbo МКП $37 690	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $45
Land Rover Freelander	универсал	1,8 л МКП $28 900	2,5 л АКП $39 900		3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $60
Ford Maverick	универсал	2,3 л МКП $29 900	3,0 л АКП $35 900		1 год/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $50
Nissan X-Trail	универсал	2,0 л МКП $29 990 / АКП $33 850	2,5 л МКП $37 930 / АКП $38 670	2,2 dCi МКП $35 010	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Honda CR-V	универсал	2,0 л МКП $32 400 / АКП $35 400			3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $45
BMW X3	универсал	2,0i МКП $47 600	2,0d АКП $55 100	3,0i АКП $62 600	1 год – завод+ 1 год – дилер без огранич. пробега	15 – 20 тыс. км	около $65
Volvo XC90	универсал	2,5 Turbo МКП $56 900	4,4 л, АКП $78 300		2 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $60
Nissan Murano	универсал	3,5 л АКП $56 820			3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Lexus RX300	универсал	3,0 л АКП $56 900			3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $65

Примечание. *Цены указаны в долларах по курсу на момент подготовки материала.*



СЕНСАЦИЯ РЫНКА – РОССИЙСКИЕ CHEVROLET с. 124

№5 (899) МАЙ 2006

Обзор отличный!

За рулем

OPEL ASTRA TWIN TOP

с. 98

ВСЕПОГОДНЫЙ КАБРИОЛЕТ

RENAULT LOGAN • LADA KALINA • LADA 110 • CHEVROLET LANOS • DAEWOO NEXIA



ISSN 0321-4249
06005
9 770321 424007

ПЯТЬ ДОСТУПНЫХ СЕДАНОВ – до 9000 у.е. с. 28

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №5 – 2006



Слева направо: президент – генеральный директор ОАО «АВТОВАЗ» И.Есиповский, председатель совета директоров В.Артяков, вице-президент по техническому развитию М.Нагайцев.

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 314.







44

148

242





И КАБИНЕТ МИНИСТРОВ ТРЕВОЖИТ ЗАПАХ СЕРЫ!

В этом номере на с.176 мы публикуем материал, касающийся российского рынка дизтоплива. Из него следует, что качество жидкости, скрываемой на АЗС под буквами ДТ, – это лотерея. Зима и лето, Москва и Подмосковье, известный бренд и не очень – во всех случаях предсказать результат очередной заправки практически невозможно! В современном мире мы чуть не единственные, кто в огромных количествах, по старинным нормативам продолжает выпускать дизтопливо с совершенно неприемлемым для густонаселенных городов содержанием серы и прочих вредностей. При этом производители не нарушают требований государственного стандарта! А изделия нашего автопрома, к примеру КамАЗы, легко глотают то, чем травятся легковые и грузовые «вольво» и «мерседесы», оснащенные современными катализаторами.

Отечественная «всеядность» жестоко компенсируется убийственными выбросами в атмосферу – мы знаем, каково дышится рядом с тем же КамАЗом в дорожных пробках. И не только водителям с пассажирами, но и жителям близлежащих домов. Когда-то мы вынужденно приговорили себя к этой казни через медленное отравление, успокаиваясь тем, что это, дескать, не так обидно, как повышенная стоимость одного километра пробега.

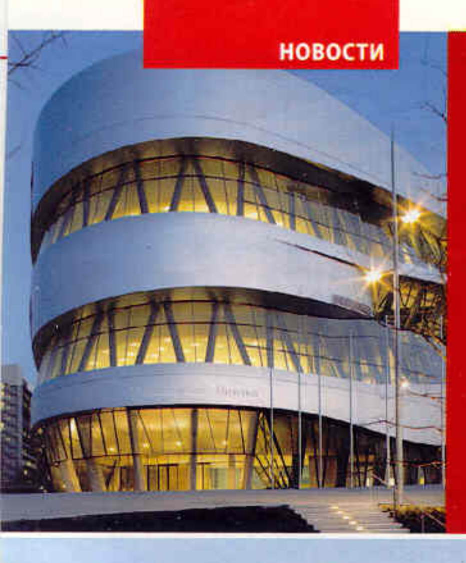
Думая о будущем своих детей, западный мир хорошо поработал над моторной техникой и топливом, которое она потребляет. А если, например, какому-то трудолюбивому фермеру не хватает денег на заправку, государство ему помогает. Мы же в это время в одном месте клепаем отравляющие все вокруг грузовики, не нуждающиеся в хорошем топливе, а в другом – делаем эту самую отраву, переварить которую может только транспорт прошлого столетия. И те, и другие работают в поте лица и вполне довольны друг другом: ядовитый симбиоз вполне самодостаточен. Запишется в эту компанию владелец новенькой дизельной иномарки – глядишь, попал на внеплановую замену дизельной «экзотики». Тут уж на все сто подойдет поговорка «Что русскому хорошо, то для иностранца – смерть»…

И вот сижу я у себя в кабинете и… отговариваю своего друга покупать дизельную «Шкоду» или «Форд». Хотя знаю – влюбился он в них по моим же рассказам. Мечтает о них – но… не покупает. А зарубежные производители автомобилей хотят завалить нашу страну такими автомобилями. Хотят и… не заваливают. А наши нефтехимики уверяют, что могут хоть завтра начать вырабатывать дизтопливо самого современного уровня. И… вырабатывают то, что мы привычно называем соляркой. Нет, пора вырваться из этого заколдованного круга…

Выхожу на улицу и вновь окунаюсь в серный угарный дым от бетономешалки… И, представьте себе, испытываю оптимизм, поскольку понимаю: терпеть осталось недолго. Потому что знаю: и кабинет министров уже тревожит запах серы! С июля этого года вводится новый общероссийский ГОСТ – «Топливо дизельное Евро»! И хотя прежних нормативов он не отменяет, это – уже шаг к прогрессу.

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 280.



ДЕВЯТЬ ЭТАЖЕЙ ИСТОРИИ

Открытие этого музея стало событием государственной важности. Девятнадцатого мая канцлер ФРГ А.Меркель разрежет ленточку перед входом в новое здание музея «Мерседес-Бенц». Огромный, необычной архитектуры комплекс, возведенный всего за два с половиной года, даст возможность по-новому увидеть 120-летнюю историю знаменитой марки. Экскурсионные маршруты проложены здесь по двум восходящим и пересекающимся спиралям. Первая соединяет семь экспозиций «Легенды марки», где собранные в хронологической последовательности модели отражают не только технический уровень, но и атмосферу своего времени. Впечатления дополняют пять тематических собраний по ходу второй спирали: грузовики, машины-помощники и т.п. На 16 500 м² разместилось 160 автомобилей (80 легковых, 40 грузовиков и автобусов, еще 40 – рекордные и гоночные), а также около 1500 других экспонатов. Ожидают до 750 тысяч гостей в год – намного больше, чем мог принять прежний музей.

ГРОЗА ПАРКЕТА

«Сузуки» укрепляется в классе SUV – автомобилей для активного отдыха.

Конкурировать в ныне весьма популярной нише призван высокий универсал (производители называют его спорткроссовером) «Сузуки-SX4». У новичка неплохие задатки, начиная с яркой привлекательной внешности, над которой трудился кузовных дел мастер Джуджаро. Назовем и просторный салон с многочисленными вариантами трансформации – можно сложить заднее сиденье или только спинку, целиком или по частям.

«Сузуки» разрабатывала свой вседорожник вместе с концерном ФИАТ, который выпустил аналогичную по конструкции модель «Седичи». Впереди у этих машин независимая подвеска типа «МакФерсон», сзади – упругая поперечная балка. В отличие от «Гранд Витары» с постоянным полным приводом и пониженным рядом, момент на колеса у младшего брата распределяет оригинальная система i-AWD (intelligent All Wheel Drive). Обычно SX4 ведет себя как переднеприводный автомобиль, но в случаях пробуксовки электроника через многодисковое сцепление подключает заднюю ось. Водитель, щелкнув клавишей, может перевести трансмиссию в автоматический режим, жестко связать две оси или сделать автомобиль переднеприводным. А тем, кому не нужна повышенная проходимость, предложат так называемый городской вариант с формулой 4x2. Дорожный просвет у такого SX4 уменьшен со 190 до 175 мм, а на 15-дюймовых колесах клиренс еще на 10 мм скромнее.

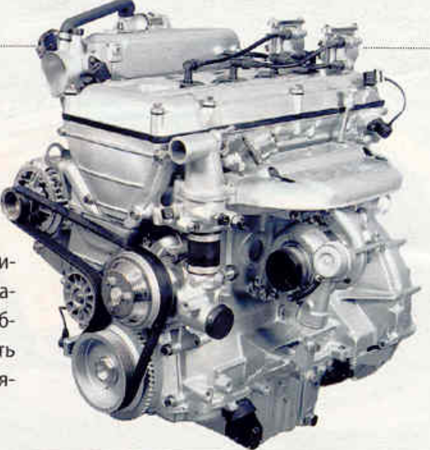
Под капотом «паркетника» – бензиновые двигатели объемом 1,5 и 1,6 л мощностью, соответственно, 99 и 107 л.с. или 120-сильный турбодизель с системой питания «коммон рейл» и серийно установленным сажевым фильтром.

SUZUKI SX4

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1586 см³; мощность – 79 кВт/107 л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 145 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2500 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4140x1755x1620 мм; объем багажника – 270 л; снаряженная масса – 1190 кг. Дорожный просвет – 190 мм. Колеса – 205/60R16.
- Максимальная скорость – 170 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,1 л/100 км.

ЗМЗ – БЕЗ МАЛОГО 200 СИЛ!

На ЗМЗ начат выпуск нового двигателя 4054.10 с турбонаддувом и интеркулером. Базируется он на нынешнем ЗМЗ-4052 и предназначен для «Волги» и УАЗа. Весь комплект с блоком управления, охладителем и перепускным клапаном стоит около 125 000 рублей. Такова цена за мощность двигателя в 195 л. с. и крутящий момент 343 Н·м!





ИСТОРИЧЕСКИЙ ПРОДУКТ

Генеральный директор компании «РусПромАвто» Максим Авдеев заявил, что ОАО «ГАЗ» сохраняет производство автомобилей «Волга» и в ближайшее время намерено модернизировать машину, ставшую лицом предприятия и его «историческим продуктом».

Дилеры уже отмечают оживление спроса на «Волгу». В ее базовую комплектацию входят электростеклоподъемники, центральный замок, электроуправляемые зеркала заднего вида; расширена цветовая гамма. Появились первые машины с двигателем «Крайслер» (см. с. 226).



ДЕЛО ДИЗЕЛЯ ПОБЕЖДАЕТ

Болид «Ауди-R10 TDI», созданный специально для гонок в Ле-Мане, одержал победу в 12-часовом марафоне на кольце Себринг в США. В автомобиле применена система впрыска «Бош» и… Впрочем, мы подробно описали новинку в ЗР, 2006, № 3 и 4. Сейчас же отметим, что эта разработка – настоящий прорыв в экологии применительно к гоночным автомобилям. Раньше этому спортсмены не уделяли должного внимания. Побеждать в длительных заездах дизельным болидам помогает их экономичность – количество заездов на пит-стопы для дозаправки заметно сокращается.

КОРОТКО

■ С начала года российские страховые компании заключили около четырех миллионов договоров на сумму 8,298 млрд. руб. Общая сумма выплат за это время составила 3,799 млрд. руб.

■ В Англии состоялась мировая премьера нового поколения «Форда-Транзит». Теперь у него рычаг переключения передач на центральной консоли, дисковые тормоза «по кругу» и ABS в базовой комплектации. На борту – две аккумуляторные батареи, а под капотом – новый дизельный двигатель, выполняющий нормы Евро IV. Всего пока доступны 60 различных вариантов «Транзита».



■ Ближний свет днем предписан в большинстве европейских стран, но нарушение этого правила обходится по-разному. Дороже всего в Норвегии – целых 180 евро. В Дании и Польше – 70 евро, а вот в Литве – всего 12. Остальные страны, как и Россия, расположились вблизи «полтинника». Только у нас это рубли…

■ По данным немецкого ADAC, «Дачия-Логан 1,4 Амбьент» теряет в цене лишь 121 евро в месяц, тогда как ближайшие конкуренты в этом сегменте рынка – не менее 179 евро. Значит, его приобретение выгодно не только при покупке – это еще и неплохое вложение денег.



ПРОПУСТИТЕ «СПИКЕРА»!

Сегодня у нас «право преимущественного проезда» за «Порше-Кайенна», а завтра, глядишь, начнут уступать дорогу «Спикеру».

Если считать, что «крутизна» автомобиля обратно пропорциональна его тиражу, то с новым голландским вседорожником соревноваться бесспорно трудно. Только в Москве, например, уже зарегистрировано почти 200 «кайенн», а весь ежегодный выпуск «голландцев» составил всего 48 шт. Теперь, с появлением SUV «Спикер D12 Париж – Пекин» (да, именно так официально названа модель!) фирма рассчитывает... удвоить мощности.



Стильный вседорожник площадью 10 м², без сомнения, обеспечит невиданный комфорт всем... четырем седокам. И не только это. Представьте себе разгон за 5 с до первой из трех сотен километров в час. Обеспечат его полтысячи «лошадей» двенадцатицилиндрового мотора от «Ауди». Особое удовольствие доставит возможность небрежно бросить заправщику: «Сотню девяносто восьмого, пожалуйста!».

Достойны отдельного упоминания задние двери, широко распахивающиеся навстречу движению. Разумеется, приняты все необходимые меры, чтобы они не приоткрылись на ходу – 300 км/ч не шутка! Подвеска не даст в полной мере ощутить эту скорость, но зато VIP-персоны сзади смогут увидеть ее на... отдельном спидометре.

Сколько будет стоить этот шедевр? Говорят – 235 000 евро без НДС. Немало, конечно, но можно себе представить, во что обходится ручная сборка машины на алюминиевой пространственной раме с лонжеронами из нержавейки и такой же защитой днища. Да и спецколеса «грузового» размера, надо полагать, недешевы. Продажи, впрочем, начнутся только в 2007 году.

SPYKER D12 PEKING-TO-PARIS

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 12х48х5998 см³; мощность – 368 кВт/500 л.с. при 7000 об/мин; максимальный крутящий момент – 610 Н·м.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 5-дверный; база – 2856 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4950х2000х1775 мм; снаряженная масса – 1895 кг. Колеса – 305/50R24.
- Максимальная скорость – 295 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,0 с.

ПИКАП ВСЕХ ПИКАПОВ



«Мицубиси-L200» не нуждается в представлении – «пикап всех пикапов». Новое поколение L200 не станет длиннее – хватит и прежних пяти метров. Зато дизайн! Острые углы сгладились, и машина смотрится по-иному. Автомобиль разгоняется до сотни всего за 14,6 с, а для разворота ему хватит и 11,8 м. Если покупатель сможет оплатить список доступных опций, он не почувствует себя ни в чем ущемленным – от роскоши в кабине до любых электронных помощников. О ржавчине можно не думать целых 12 лет! В Европе цены на новый L200 начинаются от 22 000 евро.

КОРОТКО

- «Дженерал моторс» начал переговоры о возможном строительстве предприятия в Санкт-Петербурге. В связи с кризисом у концерна оказались лишние заводы, и их оборудование можно перебросить в Россию, сэкономив на этом около 200 млн. долларов.

- На автосалоне в Нью-Йорке мировую премьеру справил семиместный вседорожник «Мазда CX-9» с 3,5-литровой «шестеркой» и 6-ступенчатым «автоматом». На рынке в США он появится в начале будущего года, а собирать его будут в Хиросиме. Планируется и переднеприводная версия.



- ВАЗ и ГАЗ ведут переговоры о приобретении моторостроительного завода «Тритек моторс», принадлежащего БМВ и «Даймлер-Крайслеру». Расположен он в Бразилии, что не мешает снабжать современными двигателями известные в Европе автомобили (например, «Мини»). Мощность завода – до 700 тысяч моторов в год. Стоимость предприятия хозяева оценивают примерно в миллиард долларов.

- Техосмотр подорожал. Правда, не у нас, а в Германии. И на целое евро (было 40, стало 41). Но теперь проверку проходят почти все электронные системы, если они установлены на автомобиле. Специальные тестеры обнаружат неполадки в ABS, ESP, активном рулевом управлении, адаптивном головном свете, блоках управления преднатяжителями и подушками безопасности...

СДЕЛАННЫЙ С УМОМ



Пылесос и автомобиль дружат уже 85 лет. В 1921 году шведская фирма «Электролюкс» наладила выпуск автомобилей на шасси «Форда-Т» с кузовом в виде… первого, «сделанного с умом», домашнего пылесоса. В те годы его появление газеты называли революцией в домашнем хозяйстве. Нынче под «автомобильным пылесосом» мы понимаем низковольтные портативные приборы, с тестом которых можно ознакомиться на с. 174 в этом номере.

«МАЗДА-8», НО НЕ RX

В Японии начались продажи нового мини-вэна «Мазда-MPV», у которого на европейском рынке в названии вместо маловразумительных букв будет индекс «8».

Аббревиатура MPV означает не что иное, как «многоцелевой автомобиль». Это определение можно нынче применить почти к любым машинам, кроме разве родстеров.

Сами японцы считают MPV своим первым настоящим мини-вэном. С момента появления на рынке в 1990 году он пользовался таким устойчивым спросом, что сейчас, спустя 16 лет, выходит в свет только третье его поколение. «Мазда-8» хотя и осталась микроавтобусом, но получила «спортивную душу».

По сравнению с предшественником она стала на 60 мм ниже, что не привело, однако, к уменьшению дорожного просвета и высоты потолка. Рациональная компоновка позволила просто понизить уровень пола. Конечно, ни о какой спортивности не могло бы быть речи без подходящего двигателя. Такой «нашли» под капотом «Мазды-6MPS», но в мини-вэне его слегка (на 15 л.с.) «придушили». Двигатель с непосредственным впрыском и турбонаддувом установлен в самой «топовой» версии 23T «восьмерки», где он крутит все ее четыре колеса. Те, кому ближе соображения практичности, могут остановить свой выбор на переднеприводных версиях с традиционными моторами – 163 л.с. без сомнения хватит для мини-вэна массой около 1,7 т. Особую заботу о себе ощутят первые четверо пассажиров из семи: их кресла не только регулируются, но и массируют тело, предотвращая застойные явления в дальнем путешествии, которое обещает быть не только приятным, но и безопасным. На то – продвинутые системы активной и пассивной защиты седоков и даже пешеходов, если те окажутся на пути.

MAZDA 8

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2260 см^3; мощность – 180 кВт/245 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 350 Н·м при 2500 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная, коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 8-местный 5-дверный; база – 2950 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4870x1850x1685 мм; снаряженная масса – 1800 кг. Дорожный просвет – 155 мм. Колеса – 215/55R18.
- Расход топлива в смешанном цикле – 9,8 л/100 км.



КОРОТКО

■ В июле в Бирмингеме состоится премьера «Опеля-Корса» четвертого поколения, и уже осенью он появится на рынке. Автомобиль будут выпускать в трех- и пятидверном кузовах. О деталях пока не сообщают, но первая фотография уже перед вами.



■ В ходе встречи президентов Сирии и Татарстана в Дамаске была достигнута договоренность об открытии в Сирии завода по сборке автомобилей КамАЗ мощностью 1 тыс. машин в год. Предприятие планируется ввести в эксплуатацию во втором квартале 2007 года.

■ Мировой рынок переживает невиданный дефицит сахара. А началось с того, что его основной экспортер – Бразилия большую часть сырья стала перегонять в спирт, на котором здесь ездят автомобили. Рост цен на нефть превратил сахар в энергетический ресурс.

■ После успеха БМВ 1-й серии на «Ауди» задумались, как ответить на вызов баварцев. По некоторым данным здесь полным ходом идут работы над автомобилем A1 длиной всего 3,9 м и ценой около 18 000 евро. Сэкономить позволит испанская сборка на площадях СЕАТа и… использование платформы «Гольфа IV», до сих пор выпускаемой в Бразилии. Впрочем, концерн информацию пока не подтверждает, но и не опровергает…

МЯГКИЙ ВЕРХ, ЖЕСТКИЙ НИЗ

Следом за купе «Альфа-Ромео Брера» на рынок выходит кабриолет.

Первый «Спайдер» родился более полувека назад. Жизнь автомобилю с мягким верхом дали седан и купе «Альфа-Ромео Джульетта» – первые недорогие модели, сделанные специально для серийного, а не штучного производства. Машины были не без технических изюминок, разработчики наделили их неплохими ездовыми качествами, а кузовные ателье скроили привлекательные одежды. Все это справедливо и для современного «Спайдера».

Сегодня почитателям именитой итальянской модели предлагают на выбор два бензиновых мотора JTS с непосредственным впрыском топлива. Рядная «четверка» с алюминиевым блоком (как и у 53-сильного агрегата «Джульетты») передает крутящий момент на передние колеса через шестиступенчатую механическую коробку. Более мощный V6 стыкуют и с «механикой», и с «автоматом», усилия распределяет по двум осям система полного привода Alfa Q4.

Четко и красиво прописывать виражи «Спайдеру» помогает подвеска со спортивными настройками: передняя – на двойных поперечных рычагах, задняя – многорычажная. Многие ошибки при прохождении поворотов помогает исправить система стабилизации VDC, работающая на пару с ABS. Электроника не только страхует от неприятностей, но и делает поездки на «Спайдере» комфортными – управление мультимедийной системой вынесено на руль, постоянную скорость на трассе поддерживает круиз-контроль. Микроклимат в салоне устанавливает двухзонная климатическая установка – конечно, если поднята мягкая крыша, такая же по конструкции, как на «Спайдере» пятидесятилетней давности.

ALFA ROMEO SPIDER

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x3195 см^3; мощность – 191 кВт/260 л.с. при 6200 об/мин; максимальный крутящий момент – 322 Н·м при 4500 об/мин.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2490 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4396x1830x1367 мм; снаряженная масса – 1470 кг. Колеса – 235/45R18.

■ Макс. скорость – 240 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,5 л/100 км.



АССИСТЕНТ ПРЕДУПРЕДИТ!

На автомобилях «Ауди-Q7» впервые устанавливается система Side Assist, предупреждающая водителя, что перестраиваться в данный момент небезопасно. Специальный радар засекает помеху в мертвой зоне и зажигает красный сигнал на боковом зеркале. Правда, система стоимостью 550 евро лишь для тех, кто не забудет предварительно включить поворотник. Side Assist уже заказал каждый четвертый из первых тысяч покупателей этой модели.



КОРОТКО

■ СААБ представил совершенно экологически чистый гибрид – двигатель его работает не на бензине и не на дизельном топливе, а на чистом спирте. Мотор выдает 260 л.с., а в городском режиме автомобиль движется практически лишь с электродвигателем мощностью 53 кВт. Итак: полный привод, менее 7 с до сотни, «стерильность» выхлопа – что еще нужно для счастья?



■ Президент Республики Адыгея Хазрет Совмен подписал договор о выделении участка под строительство завода по выпуску малолитражных автомобилей класса А – «Мишка».

■ «Форд-Фокус» российской сборки в комплектациях Comfort, Trend и Ghia подорожает с 1 июля на 340 долларов. Так, трехдверный хэтчбек «Форд Комфорт» с 1,4-литровым двигателем и кондиционером будет стоить 13 150 долларов вместо 12 810.

■ Кемперу «Марко-Поло» на базе «Мерседес-Бенца Виано» стукнуло 10 лет. За это время «путешественник» разошелся по свету в 7000 экземплярах – лучший результат среди «звездных» собратьев. Особенность этого класса кемперов – практически легковые габариты, в которые втиснуто все, что нужно на отдыхе. И двигатель мощностью до 231 л. с., обеспечивающий отменную динамику.



«ЛИШНИЙ» – В ЛЯМБДА-ЗОНДЕ



Обычно кислородный датчик (он же – лямбда-зонд) функционирует в узком диапазоне – около λ=1. Этого недостаточно для автомобилей с непосредственным впрыском бензина, моторы которых работают на обедненной смеси. Для них специалисты фирмы NGK-NTK предложили специальный датчик, способный измерять соотношение воздух/топливо в диапазоне от 8:1 до 30:1 (напомним, нормальный состав – 14,7:1). Новый прибор внешне можно отличить от обычного лямбда-зонда по «лишнему» – пятому проводу в пучке выводов.

СПРАВА НАЛЕВО И ВДВОЕ БОЛЬШЕ

Родстер «Дайхатсу-Копен» получил наконец-то правильный руль и пламенный мотор.

Этот миниатюрный родстер известен в Европе тем, что официально поставлялся с... правым рулем! Возможно, поэтому и продажи были «гомеопатическими» – в прошлом году в Германии, например, их приобрели лишь 178 бюргеров. Была и вторая причина – ну что это, в самом деле, за спорткар с двигателем в 659 кубиков? И вот – все изменилось: отныне руль занял подобающее ему место слева, а рабочий объем двигателя вырос вдвое! Не изменилась только... цена. Новый «Копен» по-прежнему стоит от 17 200 евро.

Подвеска, созданная фирмой «Магна-Штейр», настроена побоевому, и малыш удивительно стабильно держит колею вплоть до максимальной скорости. Двигатель, заимствованный у «Тойоты-Ярис», позволяет седокам в полной мере насладиться ездой с ветерком, особенно если подождать 20 с, пока электроприводы не сложат алюминиевую крышу за спинками сидений. А какое чувство локтя дарит ширина авто, не доходящая даже до полутора метров! При этом нет никакой нужды беспокоиться о багаже, поскольку его все равно некуда положить: объем багажника под сложенной крышей всего... 14 л!

Зато на месте кондиционер, полный «электропакет», подушки безопасности, системы ABS и электронного распределения тормозных усилий. Нет разве что ESP, но она для спортивного вождения только помеха. И вот ведь что поражает: с прежним мотором «Копен» развивал лишь на 10 км/ч меньше, а «кушал» почти на поллитра... больше! Так что главным достоинством стал заметно более резвый разгон до сотни, сократившийся на целых 2,2 с...

DAIHATSU COPEN

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1298 см³; мощность – 64 кВт/87 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 120 Н·м при 3200 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2225 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3440x1475x1245 мм; объем багажника – 14 л; снаряженная масса – 1040 кг. Колеса – 175/65R14.
- Макс. скорость – 180 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,0 л/100 км.



КОРОТКО

■ Пожарный департамент города Ирвин в штате Калифорния получил 10 гибридных «Мазда-Трибьют HEV», чтобы в ходе их эксплуатации собрать данные для окончательной



доводки автомобиля, который позволит экономить до 74% топлива и не «дымить» на пожаре.

■ Министр обороны РФ Сергей Иванов пообещал, что уже в этом году будут сняты все ограничения в системе навигации ГЛОНАСС и ей смогут пользоваться все желающие. Кроме того, к 2009 году число спутников настолько увеличат, что система станет глобальной наравне с американской GPS. Осталось лишь наладить производство отечественных бортовых навигаторов. Западные «не понимают» сигналы российских спутников – наследие холодной войны.

■ В Германии проведен крэш-тест легкового автомобиля, переоборудованного на сжатый газ. Утверждения о пожаробезопасности таких авто нашли в этом тесте подтверждение, но баллоны при наезде сзади со скоростью 48 км/ч нанесли серьезные травмы манекенам на задних сиденьях.



FORD RANGER TIPPER

■ Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x12x2499 см³; мощность – 80 кВт/109 л.с.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 2-местный 2-дверный; габарит (длина x ширина x высота) – 5054x1720x1840 мм; внутренние размеры кузова – 2286x1660 мм; снаряженная масса – 1910 кг, полная – 2845 кг. Колеса – 235/75R15.

САМОСВАЛЬНЫЙ ХОД «РЕЙНДЖЕРА»

В конце года появится новый стильный пикап «Форд-Рейнджер». Пока же старичок обзавелся самосвальной версией «Типпер».

Вот уж, действительно, по-настоящему утилитарный пикап! Если нужно перевезти, в том числе и по бездорожью, груз массой около тонны, «Рейнджер-Типпер» – то, что нужно. При этом есть место и для ценных вещей, которые не хочется возить у всех на виду: под кузовом размещена пара довольно объемистых стальных ящиков.

И все же «Рейнджер» в соответствии с имиджем не имеет права стать со временем заурядным грузовиком со ржавой латаной-перелатаной платформой. Поэтому пол ее сделали из оцинкованной стали толщиной 2,5 мм и покрыли порошковой эмалью, а борта высотой 350 мм и вовсе трехслойные: в центре сталь, снаружи алюминий.



Проходимость самосвала, конечно, на высоте – он справится даже с водной преградой глубиной 450 мм, но ничто не дается даром: чтобы заполнить кузов, придется поднимать груз на 940 мм. Обратный процесс займет считанные секунды – нажатие кнопки и гидроцилиндр наклонит платформу на 40°. Вряд ли после этого на ней что-либо останется. Из соображений безопасности компьютер не позволит проделать такой трюк на ходу. Давление в гидросистеме создает специальный электронасос мощностью 800 Вт.

УАЗ: КОМПЛЕКС ДИАГНОСТИКИ

Завод занят реализацией нового проекта – реконструкцией главного конвейера, на котором создают участок сдачи и комплексной диагностики автомобилей. Все работы планируют завершить оперативно без остановки действующего производства. На участке размещают все необходимое для проверки систем управления работой двигателя, тормозов, электрооборудования, водонепроницаемости кузова (в «камере дождевания»), геометрии колес, косметической отделки. Здесь за год пройдут полную диагностику 30 тыс. автомобилей – каждые 30 минут со смотрового стенда сойдет автомобиль, проверенный в соответствии с современными требованиями.

КУДА ПОЕДУТ НАШИ?

Весной пришли сообщения о том, в каких зарубежных гоночных сериях стартуют российские пилоты. Команда «ЛУКойл Рейсинг» переводит Михаила Алешина из формулы «Рено-2000» в более мощный класс «Рено-3,5». Его прошлогодний партнер Сергей Афанасьев еще на сезон остается в «Рено-2000». Команда «СпортГараж» объявила, что Тимур Садрединов (ему 16 лет) по приглашению «Фольксваген Моторспорт» отправится на немецкий Кубок «Фольксвагена-Поло». Наконец, завсегдатай европейских трасс Алексей Васильев останется верен «Гран Туризмо». В его планах – все этапы серии LMES и старт в «24 часах Ле-Мана». Лет пять назад мы о подобном «раскладе» и не мечтали.

КОРОТКО

■ Английская фирма «Бинц», занятая переделкой автомобилей на заказ, получила на форуме дизайнеров в Ганновере первый приз за… катафалк на базе «Мерседес-Бенца» E-класса. Что ж – и в этой специфической нише есть место для творчества художника…

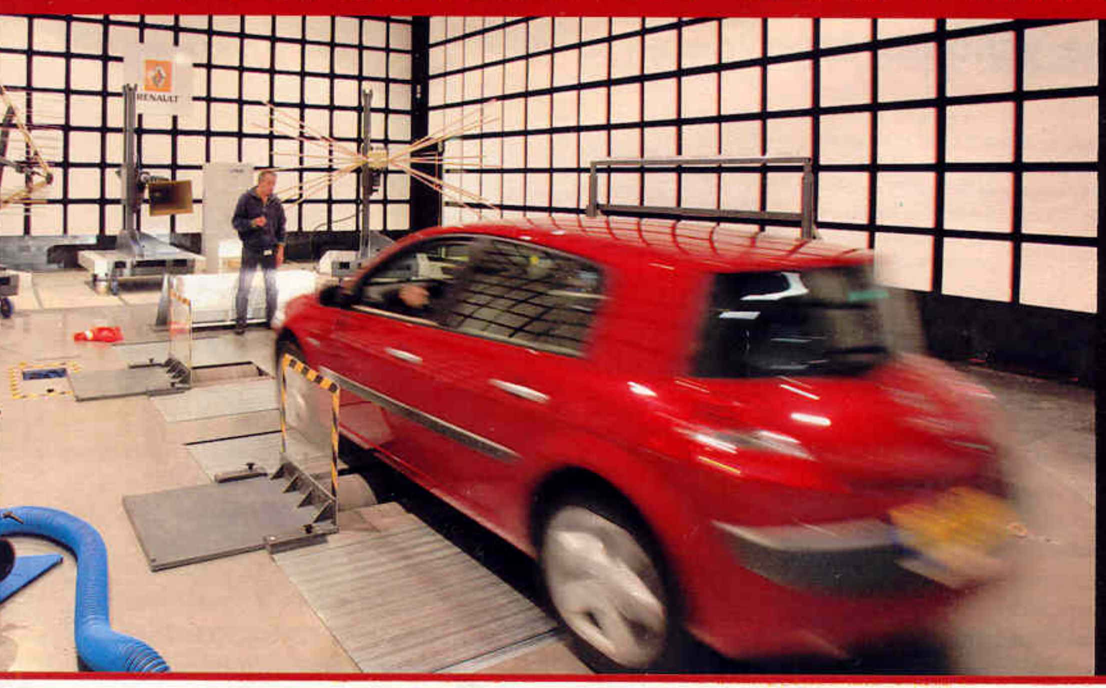


■ Новый комплекс окраски и подготовки поверхности кузова компании Durr, установленный на Ижевском автозаводе, позволил с 1 апреля 2006 года увеличить срок гарантии от сквозной коррозии на кузова автомобилей ВАЗ-21043 и ИЖ-27175 – до 4 и 3 лет соответственно. С 1 июля «Иж-Авто» полностью переходит на двигатели, соответствующие нормам Евро II.

■ Фирма «Тойота» испытывает гибридный «Приус CNG», в котором бензин заменен так называемым биогазом, получаемым в ходе брожения органических отходов. Автомобиль с баллонами стал на 75 кг тяжелее, зато абсолютно экологичен! По оценкам специалистов, к 2030 году биогаз мог бы покрыть 1/5 всей потребности в топливе.

■ На выставке SafetyExpo ученые Фраунгофферовского института из Дармштадта показали систему запирания дверей на случай ДТП с материалами, имеющими эффект памяти. Детали из них по команде датчиков блокируют дверь в проеме еще до бокового удара, чем повышают жесткость кузова, а после возвращаются в исходное состояние, позволяя открыть двери.

НЕ ЗАГЛОХНЕТ В ПУТИ...



Современные автомобили с развитой бортовой электроникой весьма надежны, но иногда дают сбои вблизи источников электромагнитных волн. Чтобы исключить или хотя бы свести к минимуму вероятность пагубного влияния радиопередатчиков, радаров и т. п., «Рено» запустил в Нормандии новый стенд. Он предназначен для испытаний на так называемую «электромагнитную совместимость». Здесь автомобиль помещают в «клетку Фарадея» и бомбардируют излучениями самых разных частот и форм импульсов. Полную трехмерную картину получают всего за два часа, тогда как раньше на измерения в одной плоскости уходило более двух дней!

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. МАЙ

Дата	Название	Место
11–13	«Черноморский автосалон», 7-я специализированная выставка продукции автомобильной промышленности	Сочи, Театральная площадь Зимнего театра
11–13	«Авто-Экспо-2006»	Барнаул, Дворец зрелищ и спорта, пр. Социалистический, 93
16–19	«Транспорт. Дорожная техника-2006»	Новокузнецк, Кузбасская ярмарка, ул. Орджоникидзе, 18
16–19	«Автосалон. Автотехсервис. Уралтранс-2006»	Уфа, Уфимский дворец спорта, ул. Р. Зорге, 41
17–19	«Автостарт-2006», 4-я Межрегиональная выставка	Воронеж, Дворец творчества детей и молодежи, пл. Детей, д. 1
18–20	«Автотехсервис-2006», 6-я Всероссийская специализированная выставка	Волгоград, Дворец спорта, пр. Ленина, 65
18–21	«Ярославский автосалон-2006», 1-я межрегиональная выставка-шоу	Городской культурно-выставочный комплекс «Старый город», ул. Свободы, 46
18–21	«Автомир. Саратов-2006», 7-я специализированная международная выставка. Автомобили, транспорт, моторная техника	Саратов, Манеж Дворца спорта, ул. Чернышевского, 63
18–21	Московский Международный «Салон полноприводных автомобилей»	Москва, ВЦ «Крокус Экспо», пав. 1, зал 3
18–21	«АвтоНовЭкспо-2006», 4-я специализированная выставка	Великий Новгород, Выставочный центр «АРКАДА» Новгородской ТПП, ул. Германа, 1а
25–27	«Автоэкспо-2006», 10-я Международная выставка	Калининград, выставочный центр «Балтик-Экспо», ул. Октябрьская, 3а
27–31	«Мини-автомобиль-2006»	Москва, Парк Победы на Поклонной горе
30–02.06	XI специализированная выставка «Автосалон»	Тюмень, Выставочный зал, ул. Севастопольская, 12

СКРОМНОСТЬ ОЛИГАРХОВ

Журнал «Форбс» сообщил, на каких авто ездят богатейшие люди планеты. Так, Билл Гейтс обожает свои два «порше»... 1991 и 1998 годов выпуска; Ингвар Кампард, владелец и основатель ИКЕА, пользуется обычно... рейсовым автобусом, но иногда садится за руль собственного тринадцатилетнего «Вольво-240GL». А вот у племянника короля Саудовской Аравии принца Аль-Валида есть пара... «дэу-матизов». Впрочем, ему же принадлежат и акции «Дэу».



КОРОЛЬ ХАЙВЭЕВ

На грузовом автосалоне в Луисвилле (США) «Вольво» представила новые капотные тягачи. Кабины новинок богато оснащены, а их аэродинамика позволяет экономить немало топлива. Под огромным капотом флагмана VT880 – новый мощный 16-литровый двигатель местной (американской) сборки.

400–500 МИЛЛИАРДОВ!

Столько ежегодно теряет экономика страны из-за бездорожья и никудышного состояния автодорожной сети России. Эти цифры прозвучали за «круглым столом», который обсуждал роль автомобильных дорог в реализации национальных проектов. Выступавший там президент Торгово-промышленной палаты РФ Евгений Примаков привел такие данные. За последние пять лет число населенных пунктов, не имеющих круглогодичного сообщения по дорогам с твердым покрытием, выросло с 33 до 50 тысяч, а на региональной дорожной сети за последние пять лет в три раза сокращен ввод новых и ремонт существующих дорог. Доколе этот острейший для экономики страны, для жизни граждан вопрос будет отодвигаться «на потом»? Первым ответом станет закон о платных дорогах, который рассматривается на весенней сессии Госдумы. О нем ЗР расскажет в ближайших номерах.





ТЕЙЛОРЫ-РЕКОРДСМЕНЫ

Супруги Элен и Джон Тейлор (Австралия) установили мировой рекорд, совершив кругосветное путешествие за 78 дней на 24 полных заправках бака своего «Фольксвагена-Гольф» с двигателем FSI 1,6. На пути в 28 970 км средний расход топлива у них составил 4,5 л/100 км, при том, что по данным производителя аппетит этой модели около 7 л/100 км. Нельзя не сказать о мужестве водителя. Одержимый футболом в юности, он потом перенес две тяжелейшие болезни: печени и... рак груди (последнее у мужчин бывает крайне редко). Теперь у Тейлоров все в порядке: выросли трое детей, каждый из которых сам участвует в рекордных заездах по дорогам Европы, Индонезии и Австралии.



В ПОГОНЕ ЗА ЗОЛОТОМ И ПРИКЛЮЧЕНИЯМИ

Игорь Моржаретто, Андрей Кочетов. Фото авторов

«СБОР «ТОЧЕК». 2 ЧАСА НОЧИ, –21°С, УССУРИЙСК

Уже битый час мы петляем по этому темному и запутанному городу безо всякого толку. Красная стрелка на экране ноутбука показывает, что заветная цель где-то совсем рядом, но колеса пикапа то и дело утыкаются в рельсы очередной железнодорожной ветки. Такое ощущение, что этот город опутан железными дорогами! И спросить-то не у кого! Вдруг видим – навстречу бредет мужчина в спецовке путевого рабочего.

– Добрый вечер! – вежливо обращается к нему штурман. – А не подскажете, где у вас тут стоит паровоз, в котором сожгли Лазо?

Железнодорожник внимательно смотрит на Андрея, на наш вседорожник, разукрашенный рекламными наклейка-



Увы, бывало и такое…

А кому из нас легко?

ми, потом вдруг отвечает вопросом на вопрос:

– А вы сами-то откуда?

– Из Москвы!

– А, тогда понятно… – звучит, как диагноз. Действительно, кому еще понадобится среди ночи искать памятник героям гражданской войны? – Езжайте налево, через тоннель – и сами увидите.

– Спасибо! – и мы срываемся с места.

Есть очередная «точка»! Короткая остановка, фотографируемся на фоне черной громады паровоза и едем дальше – до финиша осталось чуть меньше 200 км, чуть меньше трех часов и еще три точки культурной навигации….

Вторая «Экспедиция-Трофи» – трансконтинентальная гонка на вседорожниках – стартовала 23 февраля 2006-го от маяка Белокаменный в Мурманске; участие в ней приняли 28 команд. В каждой – двое мужчин и одна женщина. Главный приз – 10 кг золота. За него боролись экипажи из России, Латвии, Великобритании и США. В этом году появилась новая номинация – «Культурная навигация». Участники должны были не просто пройти за определенное время каждый из семи этапов (скажем, Пермь – Новосибирск или Хабаровск – Владивосток), но и обнаружить некое количество точек, находящихся вблизи маршрута. Например, начало знаменитой «Осударевой дороги», уникальная Кунгурская пещера в Пермском крае, могила легендарного проводника Дерсу Узала или тот же паровоз в Уссурийске. В поисках некоторых из них приходилось отклоняться от основных федеральных трасс на расстояние до 400 км. Но дело это оказалось настолько увлекательным, что даже выбывшие из «золотого зачета» команды с маршрута не сходили и продолжали искать!

ЛЮДИ И ВРЕМЯ. 6 УТРА, –17°С, ЧИТА

Сегодня у всех участников гонки редкая возможность для отдыха. Вчера с утра был непростой спецучасток на озере Байкал: за два часа по приборам надо было найти спрятанные в торосах оранжевые метки. Потом почти сто километров по льду озера с черепашьей скоростью в колонне. Это выматывает больше, чем обычная дорога. Как только выбрались на берег, некоторые экипажи рванули с места в карьер… Результат



Спецучасток «Хибины» на озере Малый Вудьявр. Такого никто не ожидал…



Очередная «точка» пряталась в торосах. Фото на память… для арбитров.

так сладко и с удовольствием не спали! При этом на соседнем лежаке посапывал человек, про которого точно знали, что он долларовый миллионер.

Среди участников самые разные люди, в первую очередь, представители среднего класса, сделавшие карьеру и себя: бизнесмены, банкиры, менеджеры… Для них существовало два пути, чтобы попасть в экспедицию. Первый – пройти региональные отборочные соревнования, где победители получали право на участие в приключении и в придачу – «казенный» вседорожник «Мицубиси-L200». По второму пути пошли корпоративные команды на собственных машинах – они заплатили вступительный взнос (говорят, очень немаленький). На трассе же все были равны, но не все оказались готовы к испытаниям. Так, еще в Перми вышли из борьбы британские представители сборного экипажа «Йоркширские терьеры», сославшись на сильную усталость. Англичане не были подготовлены к жестким условиям, недосыпу, трудностям дорог …



На льду Байкала мы жарили самую длинную в мире сосиску – 18 м 15 см!

плачевный: один вседорожник улетел в кювет, другой – въехал под лесовоз. Слава богу, все живы и целы, но для их экипажей гонка закончилась…

Остальные махнули в ночной перегон до Читы (это около 1000 км, если по прямой, а ведь надо еще и «точки» собирать). К установленному времени на стадион успели не все: лидер гонки – команда «Ночные волки» опоздала на 6 минут и из зачета выбыла. Другие участники получили редкую возможность отдохнуть – к их услугам были три душевые кабинки и тоненькие матрасы на полу спортивного зала. Честно говоря, мы давно

МЫ И «АДМИРАЛ». 4 ЧАСА УТРА, –38°С, ГДЕ-ТО В РАЙОНЕ СТАНЦИИ СКОВОРОДИНО

Уже более десяти часов как мы едем по строящейся трассе Чита–Хабаровск. Сначала нас приняла добротная дорога (местами грунтовая), по которой наш пикап буквально летел со средней скоростью под 100 км/ч, но удовольствие окончилось довольно быстро. На границе Читинской и Амурской областей – грандиозная стройка, работы не прекращаются даже ночью почти в 40-градусный мороз! Со стороны очень красиво – в свете прожекторов работают фантастические громадные дорожные машины, туда-сюда снуют скреперы, грейдеры, гигантские самосвалы… В жизни же несколько отрезков трассы (вернее, того, что когда-то будет трассой) общей длиной около 200 км даются огромным трудом и напряжением, даже для подготовленного экипажа на настоящем вседорожнике. Приходится лавировать между строительными машинами, преодолевая завалы и откосы, объезжать самые непроходимые участки по таким дорогам, что не снились многим опытным раллистам.

По байкальскому льду.





Курс – на Владивосток!

Никто не думал, что золото получит экипаж «Мульт и Ко» на старенькой «Тойоте».

«Апофеозом» стал крутой, почти двухкилометровый обледенелый подъем на перевал высотой более 1000 м, где две машины разъехаться не могли по определению. Брать его можно было только с ходу: слева – крутой обрыв, справа – отвесная скала, и не дай бог, кто-то вдруг поедет навстречу… Тогда – или прыгать в пропасть, или лезть на стенку. При этом участники экспедиции двигаются поодиночке, и на ночной пустынной дороге, где нет никакой связи, каждый отвечает сам за себя.

От непрерывной тряски и мороза на нашем пикапе между Читой и Благовещенском наполовину отказала печка – видимо, «зависла» одна из заслонок. И если в ноги водителю дул теплый воздух, то штурману доставался поток ледяного. Когда за бортом –38°С, это не слишком радует… Впрочем, и это пережили, а днем удалось неисправность ликвидировать. Иных серьезных проблем с китайским пикапом «Адмирал», на котором от Москвы до Владивостока доехала команда «За рулем» (мы участвовали вне зачета и на золото не претендовали), не было. Подробный рассказ о технике – в следующем номере. «Китаец» держался с достоинством, хотя конкуренция была нешуточной. Основу «парка» экспедиции составляли японские «мицубиси-L200»; было еще несколько вседорожников «Мицубиси-Паджеро Спорт» и «Тойота-Ленд Крузер». До финиша дошли далеко не все.

ТРИУМФ «МУЛЬТИКОВ». 8 МАРТА, ВЛАДИВОСТОК

А вот победу неожиданно для всех одержала команда из Екатеринбурга «Мульт и Ко» – Вячеслав Филиппенков, Андрей Трукан и Олеся Каримова. Мы все удивлялись, как вообще машина «мультиков» выдерживает такие нагрузки и продолжает ехать! По словам членов команды, они купили старенькую «Тойоту-Хай Люкс Сюрф» 1986 года выпуска за три месяца до старта по смешной цене – 14 тысяч рублей! Ее облегчили «до невозможности», зато оснастили двигателем от спортивной «Тойоты-Селика GT». На предстартовую техническую комиссию в Мурманск ребята приехали практически на сырой машине и чуть было не опоздали. Неродная коробка передач все время барахлила, ее то и дело приходилось ремонтировать, и часть дороги «мультики» проделали на буксире. А на самом последнем этапе Слава Филиппенков эффектно влетел на финиш через высокую насыпь – и выиграл 10 кг чистого золота! Буквально «на честном слове и на одном крыле»…

А что дальше? Позади у участников гонки 16 900 километров по России, незабываемые приключения и… надежда на то, что экспедиция продолжится. Уже объявили, что теперь «Трофи» меняет формат и будет проходить раз в два года. Однако в следующем, 2007-м стартует новый проект – Expedition Around the World. В гонке «через весь мир» примут участие команды из экспедиций прошлых лет (это будут двухнедельные этапы на разных континентах). Поедем?..

Маяк во Владивостоке: мы дошли!



LADA 110

1,6 л, 89 л.с., комплектация «норма», 238 200 руб. ($8600).

DAEWOO NEXIA

1,5 л, 85 л.с., комплектация GLE, $11 000.

CHEVROLET LANOS

1,5 л, 86 л.с., комплектация стандартная, металлик $9140.

СДЕЛАНО В СССР

Юрий Нечетов. Фото: Константин Якубов



LADA KALINA

1,6 л, 81 л.с., комплектация «стандарт», 227 000 руб. ($8200).

RENAULT LOGAN

1,4 л, 75 л.с., комплектация Expression, опции, $11 599.

Еще недавно мы привычно делили автомобили на отечественные и иностранные, первым прощая за невысокую цену огрехи качества и придирчиво выискивая недостатки у вторых. Времена меняются, и сегодня самые дорогие российские автомобили вплотную сошлись с наиболее доступными иномарками на рубеже $9000. Именно к этой сумме приближаются, а нередко и превышают ее, реальные цены в автосалонах на «Ладу-110» и «Калину». С нее же начинаются прайс-листы узбекской старушки «Дэу-Нексия», зрелого «Шевроле-Ланос» с Украины и юного «француза» из Москвы «Рено-Логан». А значит, судить их будем по единому стандарту.

LADA 110

Издалека в потоке иномарок топ-модель АВТОВАЗа выглядит вполне пристойно – сияет металлик, грузность форм скрадывает какой-нибудь тюнинговый «обвес». А вблизи? На порогах наконец появилась накладка, но некрашеная, страшноватого вида и из АБС-пластика – опять обходные технологии? Спереди у всех «десяток» теперь электростеклоподъемники – сначала они со стоном выбирают люфт и лишь потом опускают стекла. Увы, не полностью.

Как и у пожилых «Нексии» и «Ланоса», у «Лады» низкий и тесный салон: усаживаясь, нужно пригибать голову; спереди в меру просторно, сзади взрослый мужчина сидит впритык, упираясь затылком



LADA 110

- «Десятое» семейство выпускается на Волжском автозаводе с 1996 года и включает седан «Лада-110» (ВАЗ-2110), универсал «Лада-111» (ВАЗ-2111) и 5-дверный хэтчбек «Лада-112» (ВАЗ-2112).
- **Двигатели:** бензиновые 1,6 л (81 или 89 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** «норма», «люкс».
- **Цена:** 231 100–260 486 руб. ($8340–9400).

У «Лады-110» наиболее современный и мощный мотор – 1,6 л, 16 клапанов, 89 л.с. – он потребляет только 95-й бензин.

и коленями. Кресла мягкие, но излишне вогнутая спинка сжимает грудную клетку, а торсионы при коротеньком продольном перемещении звенят, как взводимые пружины.

Механизмы подтягивания ремней работают через раз. Руль имеет регулировку по высоте, но тонковат, дышит в руках и покрыт не рифлением, а заусенцами. Подрулевые переключатели торчат на разной высоте… Ходы рычага коробки передач велики, педаль акселератора провалена вниз, тугое сцепление «берет» в самом конце хода. На ходу зудят органы управления, скрипит и гремит салон, погромыхивает подвеска, постукивает рулевое управление.

Впрочем, есть и светлые моменты. Например, довольно мощный, экономичный, пусть и шумный мотор 1,6 л обеспечивает машине неплохую динамику. Дорожный просвет традиционно большой, энергоемкая подвеска хорошо приспособлена к российским дорогам, хотя мелкие неровности в повороте подчас обрабатывает с характерным ерзаньем из-за отрыва колеса от покрытия. Ватное рулевое управление не способствует точному и быстрому маневру, но щадит водителя, прощает огрехи и удобно в дальних поездках.

Большую часть жизни «десятка» пребывала в категории подающих надежды – ее доводили до ума, изживали детские болезни, ликвидировали обходные технологии. Дескать, еще чуть-чуть – и получится отличный автомобиль. Однако минуло уже десять (!) лет, сменилось два поколения конкурентов, вызрела «Калина» – и на утенка, так и не ставшего лебедем, похоже, махнули рукой. Считаете, придирки? А вы посмотрите еще раз на ценник…

DAEWOO NEXIA

Эта машина более чем вдвое старше немолодой «десятки»: она ровесница древнего «восьмого» семейства и, строго говоря, давно устарела. Крохотные дверные ручки изнутри приходится цеплять одним пальцем, громковато хлопают двери, но закрываются с первой попытки. В тесном салоне даже пассажир



Главный недостаток салона, как и всей машины, не устаревший дизайн, а низкое качество изготовления.



Дилер установил тюнинговую приборную панель – броско, но читается хуже штатной.

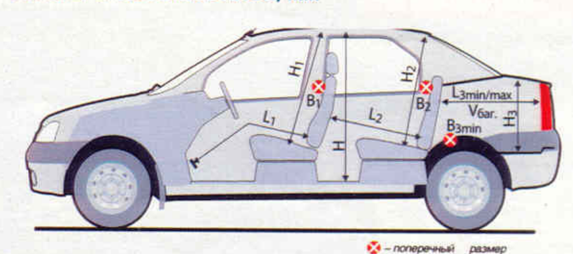


Съемные боковые сегменты спинки – с некрашеной (!) арматурой, крышка лючка для лыж прикручена саморезами.



Только «десятка» предлагает задним пассажирам пару подголовников и центральный подлокотник.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
L_1	915–1060	975–1130	955–1130	925–1110	920–1095
L_2	655–840	600–780	605–810	625–855	645–865
H	1150	1150	1190	1160	1200
H_1	975	980	1000	990	995
H_2	945	920	935	940	960
B_1	1355	1345	1385	1355	1385
B_2	1345	1340	1355	1355	1410
$L_{3min/max}$	930	975	885/1505	895/1535	1015
$B_{3\,min}$	915	1000	960	995	1020
H_3	510	495	565	550	570
$V_{баг.}$, л	388	428	376	364	392

Общая оценка

7,0

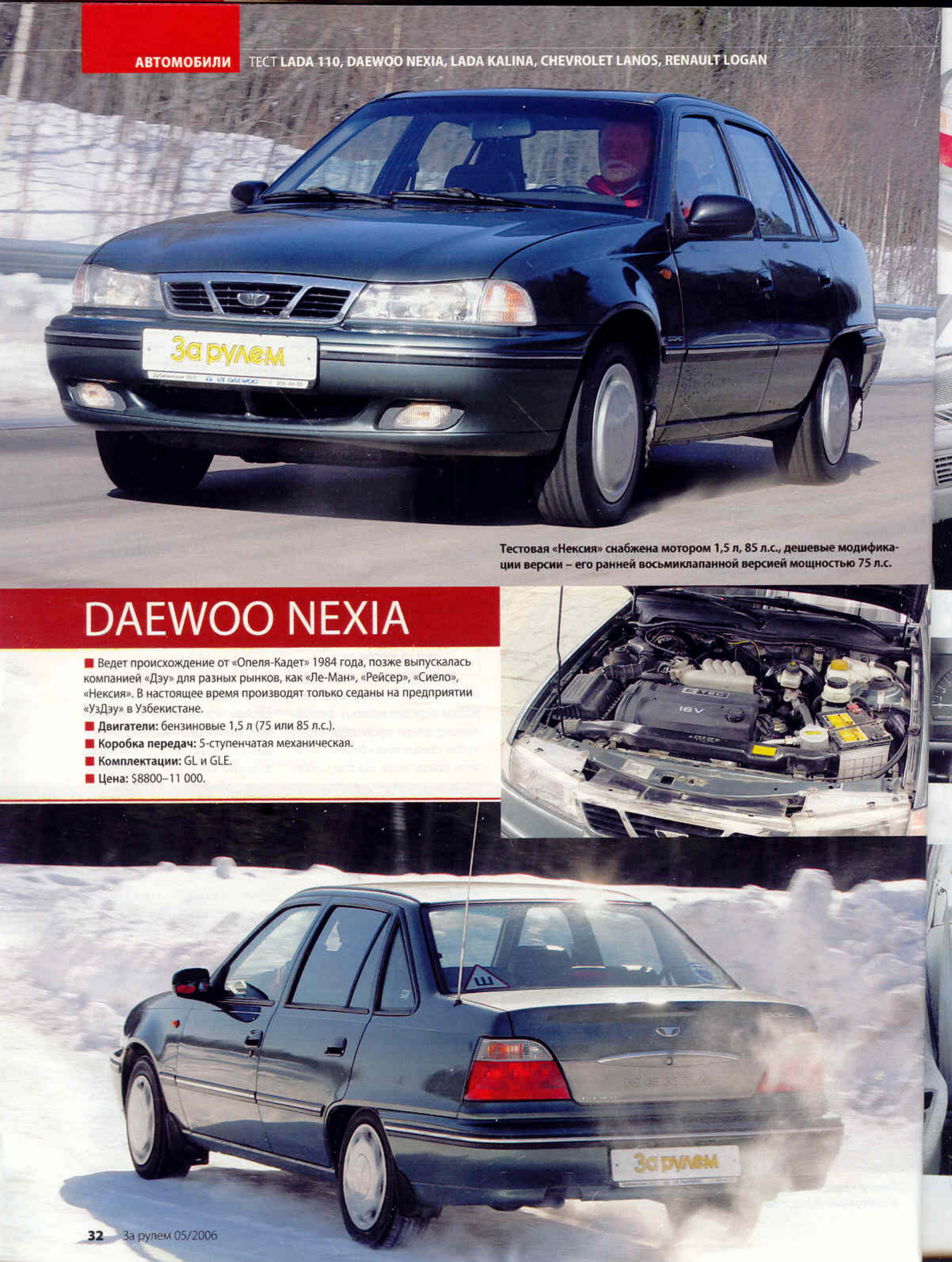
LADA 110 – ОБЩЕПРИНЯТЫЕ В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ ТРЕБОВАНИЯ ОКАЗАЛИСЬ СЛИШКОМ СТРОГИ ДЛЯ «ДЕСЯТКИ». УЧИТЫВАЯ НИЗКОЕ КАЧЕСТВО, ЦЕНА ДОЛЖНА БЫТЬ РАЗА В ПОЛТОРА НИЖЕ.



Неплохая динамика, экономичный мотор, большой дорожный просвет, энергоемкая подвеска, подголовники во втором ряду.



Низкое качество изготовления, нечеткие органы управления, тесноватый в задней части салон, шумный мотор, только 95-й бензин.



Тестовая «Нексия» снабжена мотором 1,5 л, 85 л.с., дешевые модификации версии – его ранней восьмиклапанной версией мощностью 75 л.с.

DAEWOO NEXIA

- Ведет происхождение от «Опеля-Кадет» 1984 года, позже выпускалась компанией «Дэу» для разных рынков, как «Ле-Ман», «Рейсер», «Сиело», «Нексия». В настоящее время производят только седаны на предприятии «УзДэу» в Узбекистане.
- **Двигатели:** бензиновые 1,5 л (75 или 85 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** GL и GLE.
- **Цена:** $8800–11 000.



Багажник незнаком с понятием «трансформация», проем поджат фонарями, зато объем рекордный – мы намерили 428 л.



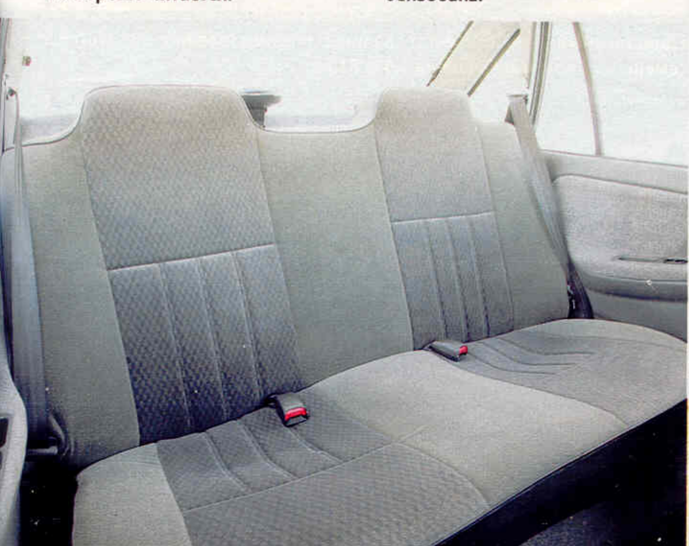
Салон «Нексии» хотя и устарел по дизайну, зато собран аккуратно и не дребезжит на ходу.



Панель приборов обходится без жидкокристаллических дисплеев, но хорошо читается.



У старушки «Нексии» есть электрозамки багажника и лючка бензобака.



Заднее сиденье самое тесное, удобно здесь лишь пассажиру совсем небольшого роста.

КОМПЛЕКТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ (НАЧАЛЬНЫЕ ИСПОЛНЕНИЯ ДО $9000)

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Двигатель мощность, л. с.	1,6 л 89	1,5 л 75	1,6 л 81	1,5 л 86	1,4 л 75
Комплектация	«норма»	GL	«стандарт»	стандартная	Authentique
Цена	$8600	$8800	$8200	$8990	$8999
Центральный замок	+	–	+	–	–
Противотуманные фары	+	–	–	–	–
Электростеклоподъемники (передние/задние)	+/–	–/–	+/–	–/–	–/–
Регулируемая рулевая колонка (высота/длина)	+/–	–/–	+/–	–/–	–/–
Усилитель руля	–	–	+	–	–
Подушки безопасности (кол-во)	–	–	–	1	1
Защита моторного отсека	+	–	–	–	+

КОМФОРТ В «БАЗЕ»

Тестовые «Нексия» и «Логан» оказались в достаточно богатых комплектациях, если же сравнивать товарные машины до $9000, вырисовывается следующая картина. Наши марки оснащены богаче, безусловный лидер «Калина» – лишь у нее есть усилитель руля и маршрутный компьютер. Незатейливость базового оборудования в меру сил разнообразят дилеры. Иномарки оснащены по минимуму, зато предлагают подушку безопасности. ABS здесь не водятся, но запасные колеса у всех полноразмерные – специфика стран третьего мира…

Общая оценка 7,1

DAEWOO NEXIA – ПО СОВОКУПНОСТИ КАЧЕСТВ УСТАРЕВШАЯ МАШИНА ЕЩЕ ДОЛГО МОЖЕТ ПРИВЛЕКАТЬ НЕКРУПНОГО НЕБОГАТОГО ПОКУПАТЕЛЯ.



Неплохая динамика (с мотором 85 л.с.), вместительный багажник, отработанная конструкция, весьма длительная гарантия.

Архаичный и тесный, особенно сзади, салон, низко расположенный руль без регулировок, скромный дорожный просвет, отсутствие трансформаций багажника, малый пробег между ТО.

ростом 180 см чувствует себя переростком, постоянно во что-то упираясь. А наиболее упитанный эксперт просто не смог протиснуться назад в тесный и неудобный проем.

Расположение большого тонкого руля оптимально лишь для водителя ростом не выше 160 см, у более рослых он лежит на бедрах и отчасти перекрывает приборы. Регулировок нет, сесть за баранку непросто, приходится выворачивать ногу. Мягкое аморфное сиденье установлено почему-то левее руля, спинка со ступенчатой регулировкой хлипковата и дышит под нажимом. Ногам тесно: в зимней обуви топчешь две педали сразу.

Великоваты ходы рычага коробки, хотя с передачей не промахнешься. В начальной комплектации GL нет даже тахометра (на тестовой машине GLE есть), зато почти всегда встроена простенькая магнитола.

На ходу машина валкая, склонна к раскачке и пробоям подвески, но достаточно мягкая, что вполне сочетается с «длинным» рулем с большим передаточным отношением. Динамика умеренная, а с более мощным шестнадцатиклапанным агрегатом, который дороже на $500, –



LADA KALINA

- Выпуск «Калины» с кузовом седан (ВАЗ-1118) начался в 2005 году. Готовятся к производству универсал ВАЗ-1117 и 5-дверный хэтчбек ВАЗ-1119.
- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (81 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** «стандарт».
- **Цена:** 227 000 руб. ($8200).

Единственный силовой агрегат «Калины» позаимствован у «десятого» семейства – восьмиклапанник 1,6 л, 81 л.с.



Благодаря параллелограммным петлям багажник очень вместителен, да еще и трансформируется.



Если не придираться к деталям, салон выглядит неплохо и достаточно современно.



Панель приборов проста, но на ней есть даже указатель забортной температуры.



Перчаточный ящик очень маленький – ни инструкция, ни дорожный атлас не поместятся.



Сзади неожиданно просторно. Только у «Калины» все ремни трехточечные. Подголовники отсутствуют, как и у большинства соперников.

Общая оценка

7,4

LADA KALINA – ВНУТРИ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫГЛЯДИТ СНАРУЖИ. ЗАДУМАНА ОТЛИЧНО, НО ВСЕ ПОРТЯТ НЕДОВЕДЕННОСТЬ И КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ.

 Относительно богатая комплектация, большие дверные проемы, высокий просторный салон, немалый дорожный просвет, энергоемкая подвеска, отличный обзор.

 Невысокое качество изготовления, «пустое» рулевое управление, невнятные реакции, повышенные шум и вибрации, отсутствие модификаций.

даже неплохая, при этом оба мотора довольствуются 92-м бензином. Брызговика под моторным отсеком нет, а просвет всего 125 мм. Обслуживание самое частое, каждые 10 тыс. км или шесть месяцев против обычных двенадцати. Зато гарантия, хотя и с оговорками, рекордная – 100 тыс. км или пять лет.

В чем секрет многолетней популярности при таком обилии недостатков? Все очень просто – «Нексия» собрана руками, чего так не хватает отечественным автомобилям. Надежная отработанная конструкция, стабильное качество и разумная цена вполне способны перевешивать архаичность конструкции. А благодаря низкой себестоимости «Нексии» есть куда отступать под напором молодых конкурентов.

LADA KALINA

Самая современная из «нашемарок» на четверть метра короче остальных автомобилей, но благодаря новизне и немалой цене реально с ними конкурирует. Не сказать, что очень симпатична, яркими чертами не наделена, скорее, напоминает колобок на ножках. Просвету 185 мм могут позавидовать многие «паркетные» вездеходы. Кузов собран неплохо, с небольшими зазорами, хотя плоскости некоторых панелей не совпадают. Двери распахиваются почти на 90°, открывая большие проемы, однако промежуточная фиксация слабая: дотянуться из салона трудно. Посадку назад слева несколько затрудняет выступ под сиденьем – из-за малой длины машины подштамповка для бензобака выдается в салон.

Округлые формы интерьера – по моде трех-пятилетней давности, но в сравнении с любым отечественным автомобилем и большинством недорогих иномарок салон выглядит вполне современным. Да и собран аккуратнее, чем у «десятки», хотя огрехи заметны – где-то топорщится дешевый звонкий пластик, утлые внутренние ручки гнутся в руках, так же ленивы и разболтаны передние электростеклоподъемники.

Чем «Калина» радует, так это отличной обзорностью и неожиданным простором внутри – благодаря большой высоте кузова посадку удалось сделать вертикальной и экономной по длине. Здесь разместится даже экипаж рослых гренадеров, хотя задним придется сползти вниз под нависающим потолком. И багажу места хватит.

Положительные эмоции заканчиваются с поворотом ключа зажигания – всхлипы и рык мотора может заглушить только вой вентиляции. Вибрации и зуд сотрясают органы управления, размашистый рычаг коробки таскает за собой перекошенную накладку на тоннеле. Электроусилитель оптимизирован для парковки, но на дороге совершенно «пустой» руль опасен – водитель не чувствует положения колес и при быстром маневре, особенно на скользком покрытии, может «потерять» машину. Лишь в малой степени страхует не-



Силовой агрегат «Ланос» унаследовал от «Нексии» – 1,5 л, восемь клапанов и почему-то щедрые 86 л.с.

CHEVROLET LANOS

- Модель дебютировала в 1997 году как «Дэу-Ланос», три года спустя была модернизирована. Выпускалась в Корее и Польше до 2004-го, а также в России («Донинвест-Ассоль»). Сейчас производится на Украине под именем «Шевроле-Ланос» («Сенс») с кузовами седан и хэтчбек.
- **Двигатели:** бензиновые 1,3 и 1,5 л (70 и 86 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** стандартная.
- **Цена:** от $8990 (в Россию поставляют только седан 1,5 л).



Разрезная спинка откидывается на подушку, поэтому ровной грузовой площадки не получается.



Мрачноватый салон старомоден, беден по оснащению, но собран аккуратно, не скрипит и не дребезжит на ходу.



Тахометра нет, однако слабая звукоизоляция позволит контролировать мотор на слух.



Дистанционный привод замков багажника и лючка бензобака – мелочь, а приятно.



Сзади достаточно просторно для двух среднегабаритных мужчин, втроем можно высидеть минут десять.

Общая оценка

7,5

CHEVROLET LANOS – ТЕСНОВАТЫЙ, СКРОМНО ОСНАЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ С УСТАРЕВШЕЙ ВНЕШНОСТЬЮ. НЕПЛОХО СОБРАН И ВПОЛНЕ СТОИТ СВОИХ ДЕНЕГ.



Большой дорожный просвет, есть подушка безопасности.



Вялый руль, плохая шумоизоляция, широкие передние стойки, тесноватый вверху салон, неудобная спинка заднего дивана, отсутствие модификаций.

логично большое передаточное отношение – руль делает более четырех оборотов от упора до упора.

Длинноходная энергоемкая подвеска хороша на колдобинах, но допускает большие крены, что в сочетании с «резиновым» управлением быстро заставит забыть о точном пилотаже. Машина плавает по дороге, как мыло в ванной, и выбирает траекторию, лишь более-менее сообразуясь с командами водителя. При меньших размерах «Калина» заметно тяжелее «десятки», с 81-сильным мотором показывает умеренную динамику и посредственную эластичность. Зато хороша шумоизоляция колесных арок.

CHEVROLET LANOS

А вот у «Ланоса» колеса, кажется, катятся прямо по ушам – посредственная шумо- и виброизоляция – самый крупный его недостаток. Впрочем, немаловажно, что на тестовой машине стояли довольно жесткие и шумные зимние шины.

Украинский «хлопчик» не балует богатством выбора: к нам пока поставляют только седаны в самой бедной комплектации, зато с водительской подушкой безопасности. Округлые формы кузова устарели, но собран автомобиль аккуратно. От мрачноватого темного салона без единой прямой линии веет модой десятилетней давности, однако панели из недорогого пластика пригнаны ровно и на ходу не скрипят. Вверху салон тесноват, передние и боковые стойки сильно завалены внутрь и вынуждают отодвигаться назад. К тому же у самой головы переднего пассажира торчит жесткая потолочная ручка, которую лучше демонтировать сразу, не успев набить шишки.

На задние места забираться непросто, верх двери завален внутрь, угол открывания невелик, а проем к тому же поджат выступающим гребешком над колесной аркой – в него прежде всего и упирается копчиком пассажир. Диван установлен низко, поэтому по высоте здесь вполне достаточно места, но спинка давит на пояс и оставляет без опоры лопатки. Запас в коленях минимальный, но все же здесь заметно просторнее, чем в «Нексии».

Водителю «Ланоса» несколько мешают в поворотах широкие передние стойки и неочищенные полосы вверху, которые оставляют коротенькие стеклоочистители. Сидеть удобно, хотя подушка кресла чуть маловата полному водителю, а продольной регулировки может не хватить рослому. Колонка руля установлена неподвижно, на подходящей высоте.

Руль без усилителя делает без малого пять оборотов – даже размашистые движения отзываются лишь небольшим изменением курса, а скорректировать быстро развивающийся занос можно просто не успеть. Все это настраивает на весьма спокойную езду. К ней же склоняют и умеренные тяговые возможности 1,5-литрового восьмиклапанника. Подвески неплохо справляются с неровностями, заботясь о приемлемом уровне комфорта.



У «Логана» самый скромный мотор среди соперников – 1,4 л, восемь клапанов, 75 л.с.

RENAULT LOGAN

- Модель дебютировала в 2004 году как «Дачия-Логан», год спустя под названием «Рено-Логан» началось производство в Москве на предприятии «Автофрамос». Выпускается с кузовом седан, в нынешнем году ожидается универсал.
- **Двигатели:** бензиновые 1,4 и 1,6 л (75 и 87 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Authentique, Expression, Privilege.
- **Цена:** $8999–12 099.



Багажник вместительный, но сиденье не раскладывается – это самый большой недостаток.



RENAULT LOGAN – СОВРЕМЕННЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ РАСПЛАЧИВАЕТСЯ ЗА СВОИ ДОСТОИНСТВА СЛАБЫМ МОТОРОМ, УПРОЩЕННЫМ ДИЗАЙНОМ И СКУПОЙ ОТДЕЛКОЙ.


Громадный салон, наличие в базе подушки безопасности, внятное точное управление, энергоемкие подвески, наличие защиты моторного отсека.


Скромный мотор, маленькие зеркала, нетрансформируемый багажник.



Центральная консоль развернута вниз и вынуждает нагибаться, например, для управления климатом.



Просторный задний диван легко вместит троих, но подголовники отсутствуют. Вместо ручек лишь подштамповки в дверях.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4265/1676/1420	4482/1662/1393	4040/1676/1500	4237/1678/1432	4250/1742/1525
база	2492	2520	2470	2520	2630
колея спереди/сзади	1410/1380	1400/1405	1430/1410	1405/1425	1466/1456
Объем багажника (VDA), л	450	530	400	395	510
Радиус поворота, м	5,5	5,4	5,2	4,9	5,3
Масса снаряженная/полная, кг	1040/1480	1085/1550	1070/1545	1070/1595	975/1535
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,0	12,2	13,0	12,5	13,0
Макс. скорость, км/ч	180	170	165	172	162
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/43	АИ-92/50	АИ-92/50	АИ-92/48	АИ-92/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,3/10,1/7,7	6,5/9,7/7,6	5,8/9,8/7,1	6,2/10,5/7,6	5,5/9,2/6,8
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/8	P4/8	P4/8
Рабочий объем, см³	1596	1498	1596	1498	1380
Степень сжатия	10,3	9,2	9,6	9,5	9,5
Мощность, кВт/л. с.	65/89 при 5000 об/мин	62/85 при 5600 об/мин	59/81 при 5200 об/мин	63/86 при 5800 об/мин	55/75 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	131 при 3700 об/мин	130 при 3200 об/мин	120 при 2800 об/мин	130 при 3400 об/мин	112 при 3000 об/мин
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5	M5	M5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/ з.х.	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/ 3,53	3,55/1,95/1,28/0,89/0,71/ 3,33	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/ 3,53	3,55/1,95/1,28/0,89/0,71/ 3,33	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/ 3,55
Главная передача	3,71	3,72	3,71	3,72	4,21
Ходовая часть					
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное	реечное с гидро- усилителем	реечное с электро- усилителем	реечное	реечное с гидро- усилителем
Тормоза: передние/ задние	дисковые вентилируе- мые/барабанные	дисковые вентилиру- емые/барабанные	дисковые вентилиру- емые/барабанные	дисковые вентилируе- мые/барабанные	дисковые / барабанные
Размер шин	175/65R14	175/65R14	175/70R13, 175/65R14, 185/60R14	175/65R14	185/70R14

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Снаряженная масса, кг	1065	1118	1111	1075	1100
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/ заднюю	638 (60)/427 (40)	683 (61)/435 (39)	666 (60)/445 (40)	646 (60)/429 (40)	678 (62)/422 (38)
Дорожный просвет, мм	170 (150*)	125	185 (170*)	160	150

*Просвет под защитой (опция).



RENAULT LOGAN

Оставим в стороне его спорный дизайн – в конце концов, это дело вкуса. А вот высокое качество изготовления – факт, как говорят, медицинский. Дверные проемы громадны – в машину не садишься, а буквально заходишь. Салон высоченный и широкий, здесь свободно поместятся пятеро нехилых баскетболистов! Вот только, закрывая двери, придется цепляться кончиками пальцев за скупые углубления в подлокотниках. Просторный «бюджетный» салон напоминает вместительную кабину грузовичка. Впрочем, это не упрек – просто аналогия…

Обзор из «Логана» был бы прекрасным – подкачали наружные зеркала. Управление удобное, рычаг коробки радует отличной избирательностью. Однако кое к чему придется привыкать. Например, к сигналу в торце левого подрулевого переключателя или

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ
(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Рабочее место водителя					
Сиденье	7	7	8	7	8
Органы управления	6	7	6	8	8
Обзор	7	7	8	7	8
Салон					
Передняя часть	6	7	8	7	8
Задняя часть	7	6	7	7	8
Багажник	7	6	8	8	6
Ходовые качества					
Динамика	8	8	8	8	7
Тормоза	7	7	7	8	8
Поведение на дороге	7	8	5	7	9
Комфорт					
Шум	5	8	5	6	8
Плавность хода	7	8	8	8	9
Климат	7	8	7	8	8
Приспособленность к России					
Геометрическая проходимость	9	6	10	8	9
Сервис	8	6	8	7	8
Эксплуатация	7	8	8	8	8
Общая оценка	**7,0**	**7,1**	**7,4**	**7,5**	**8,0**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Автомобили на тест предоставлены: Ghevrolet Lanos – «АВТОИМПОРТ», Renault Logan – «АВТОФРАМОС».



Юрий Нечетов: «Популярность отечественных автомобилей неуклонно падает. Без радикального улучшения качества они могут рассчитывать лишь на снисходительность тающей армии давних поклонников».

к не очень информативным столбикам указателей на панели приборов. Несколько западает педаль сцепления, но это, вероятно, недостаток конкретного автомобиля.

На ходу «Логан» радует быстрыми внятными реакциями и живым характером – в меру скромных возможностей базового 1,4-литрового мотора. Подвески, сочетающие комфорт, высокую энергоемкость и хорошую цепкость, заслуживают самых высоких оценок. Только у этой машины установлена прочная заводская защита моторного отсека (у «десятки» брызговик), под которой целых 150 мм просвета. Несколько гулким на ходу показался кузов. Основной же недостаток «Логана» – нетрансформируемый, хотя и вместительный багажник.

Возможно, вы вспомните еще один – большой тормозной путь из-за отсутствия ABS в самой дешевой версии (ЗР, 2005, № 12). Но ABS в этой пятерке нет ни у кого, и «Логан» в данном тесте тормозит не хуже остальных.

ПО ДЕНЬГАМ И МАШИНА

Дешево хорошо не бывает – истина из разряда вечных. За привлекательной ценой обычно скрывается или низкое качество изготовления, или пожилая конструкция. И в том, и другом случае у придирчивого покупателя возникают обоснованные претензии. □

К НАМ КОРАБЛЬ ПЛЫВЕТ

Сергей Канунников. Фото автора и «Тойота»

TOYOTA CAMRY



■ Автомобиль шестого поколения представили в январе 2006-го в Детройте. Продавать будут в Японии, США, России, Казахстане, Израиле и некоторых странах Восточной Европы.

■ **Двигатели:** бензиновые 2,4 и 3,5 л (167 и 277 л.с.). В США будет и гибрид: бензиновый двигатель 150 л.с. и электрический 105 кВт.

■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая (2,4 л); 5- и 6-ступенчатая автоматическая (последняя с двигателем 3,5 л).

■ **Комплектации:** R1–R5.

■ **Цена в России:** $30 900–43 200.

■ **Тестовый автомобиль:** 2,4 л, 167 л.с., 5-ступенчатый «автомат», комплектация R4, $36 400.

Усатый полицейский вдруг отвлекся от воспитательной работы с водителем яркой малолитражки, сфокусировав взгляд на большом сером седане. Это мы с «Тойотой-Кэмри» проплываем по запруженной барселонской улице. Конечно, страж порядка не останавливал для ревизии аптечки и сверки номеров. Его, как и многих водителей и пешеходов, заинтересовал автомобиль, которого в Западной Европе еще не видели. И не увидят…

ФИЛОСОФИЯ УДОВОЛЬСТВИЯ

«Кэмри» 2006 года во многом не такая, какой кажется на первый взгляд. Скажем, на фото автомобиль, особенно ярких теплых тонов, выглядит немного грузным, тяжеловесным. Живьем машина смотрится элегантней и изящней, хотя солидность и даже некая вальяжность присутствуют.

В дизайне пытаюсь найти мотивы, напетые стилистам «Тойоты» другими именитыми моделями. Что-то вроде бы читается… Но сказать, что «Кэмри» повторяет одну из них – покривить душой. Автомобиль узнаваем и умело вписан в нынешний корпоративный стиль «Тойоты». Покупатели солидных, но относительно недорогих седанов – люди, как правило, семейные, несколько консервативные. Им наверняка близок девиз «Кэмри»: удовольствие, но не спортивность. В эпоху, когда чуть не каждый второй автомобиль – от городских крох до высоких вседорожников – пытаются причислить к спортсменам, это признание звучит удивительно честно.

Да, ошеломляющего разгона от 2,4-литрового 167-сильного мотора ждать не следует. Но он (опять же!) вовсе не такой «малахольный», как о нем думаешь. Автомобиль уверенно ведет себя в потоке, созданном горячими, отнюдь не самыми законопослушными испанскими водителями. Да и на горных дорожках с крутыми подъема-





Форма двухэтажного задка продиктована не столько модой, сколько аэродинамикой. В том числе благодаря ему у «Тойоты» C_x=0,28, да и шума при движении – минимум.

ми ущемленным себя не чувствуешь. Конечно, «Кэмри» с 3,5-литровой «шестеркой» мощностью 277 л.с. – совсем другая. Вроде и не сильно нажал педаль, а на спидометре заметно больше разрешенных на этом участке 120 км/ч. Не дело для солидного бизнес-седана: не хватало еще шинами свистеть в виражах!

И РУЛЕВОМУ, И КАПИТАНУ

«Тойота» стремительно плывет по автостраде. Да, светлый салон, зрительно показавшийся очень просторным, таков и есть.

Мне очень редко выпадает роль пассажира, амплуа водителя как-то ближе. Опробовав на стоянке задний диван, оценив расстояние между ним и спинкой переднего кресла, невольно поймал себя на желании: покатал бы кто! Уж больно тут просторно, уютно, комфортно.

Найти любую кнопку в «Кэмри» – не проблема. Но вот отделка, по-моему, спорная. Светлый пластик в стиле техно в бизнес-седане? Почему бы нет, но в соседстве с ним вставки из желтоватого дерева выглядят инородно. Правда, многим как раз они и понравятся. Блок магнитола–климат-контроль, украшенный светло-зеленой пластмассой, смотрится совсем странно: это от какой машины?

Об эклектике заставляет забыть поведение машины.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
TOYOTA CAMRY

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4815
ширина	1820
высота	1460
база	2775
колея спереди	1575
сзади	1565
Объем багажника (VDA), л	535
Радиус поворота, м	5,9
Снаряженная масса, кг	1545
Топливо	АИ-91
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	9,9

Двигатель: бензиновый, Р4, 2,4 л, 122,8 кВт/167 л.с. при 6000 об/мин, 224 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А5

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая двухрычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 215/60R16

База «Кэмри» выросла на 55 мм, на 30 мм – расстояние между рядами сидений. В машине шесть подушек безопасности. В богатой комплектации – руль с деревянной вставкой.

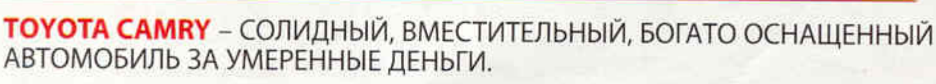


На месте водителя – просторно и удобно. Ни к одной кнопке или рычажку не придется привыкать. Все на своих местах, с понятным алгоритмом работы. Телефоном, магнитолой, климатом и бортовым компьютером можно пользоваться, не снимая рук с баранки.



В сложности, нелогичности управления ни магнитолу, ни климатическую установку не обвинишь. Но выглядят они так, словно взяты от модели подешевле.

Поток воздуха к задним сиденьям можно сделать очень интенсивным. Кстати, климатическая установка «Тойоты» снабжена плазмокластером – ионизатором, уменьшающим содержание в воздухе всякой гадости.



TOYOTA CAMRY – СОЛИДНЫЙ, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ, БОГАТО ОСНАЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЗА УМЕРЕННЫЕ ДЕНЬГИ.

 Просторный салон, хорошая управляемость, удачная «компромиссная» подвеска.

 Эклектичная, «не по чину» отделка интерьера.

В ней не только удобно, но и очень тихо. Двигатель напоминает о себе лишь в момент резкого ускорения в режиме кик-даун. Даже на 140 км/ч аэродинамический шум не громче приглушенного мурлыканья магнитолы. Так бы все плыл и плыл туда, за горизонт. Но как этот корабль поведет себя в агрессивной стихии?

ЛЕВО РУЛЯ, ПРАВО РУЛЯ!

Опять «Тойота» не оправдала ожидания! И опять… оказалась лучше. Не секрет, что основной экспортный рынок для «Кэмри» – США. Поэтому я предполагал, что машина окажется комфортной, но начнет раскачиваться на неровностях и проявлять валкость в крутых поворотах. Ничего подобного! Этому крейсеру волны нипочем. Перенастраивая подвеску для России и Восточной Европы, инженеры добились очень удачного компромисса: неровности, канавки почти неощутимы, но утомляющей раскачки нет и в помине.

К тому же судно очень послушно рулю. На узких горных серпантинах, где из-за поворотов, порой цепляя встречную, вылетают экспансивные южане (иногда на грузовиках тонны на три!), не раз хвалил автомобиль. Он четко, не заставляя нервничать и суетиться, держит траекторию между осевой линией и узенькой обочиной.

Понравились и тормоза, к которым не нужно привыкать, – реакция на педаль именно такая, какую ждешь.

Суммируя впечатления, вывел для себя парадоксальную формулу: влюбиться в «Кэмри» я бы не мог, но жить с ней – легко и комфортно.

В НАШУ ГАВАНЬ

В Западную Европу «Тойоту-Кэмри», как и предыдущую модель, поставлять не будут. Первый для фирмы рынок – северо-американский, за ним с большим отставанием идет Россия.

Базовую версию с мотором 2,4 л и механической коробкой передач у нас будут продавать за $30 900. Самый дорогой автомобиль с 277-сильным мотором, шестиступенчатым «автоматом», круиз-контролем, парктроником и прочими удобствами обойдется в $43 200. Напомню, что с декабря 2007-го «Кэмри» планируют выпускать под Санкт-Петербургом, в Шушарах.

Большой, удобный корабль уже пришвартовался в России – продажи собранных в Японии машин начали в апреле. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



NISSAN MAXIMA QX
$29 400–39 000

У автомобиля с моторами мощностью 140 и 200 л.с. в России хорошая репутация: просторен, неприхотлив, надежен. Увы, эту модель очень давно не обновляли – нынче она выглядит скучновато.

ЗР, 2004, № 12



KIA OPIRUS
$29 900–38 000

Философия модели – богатое оснащение за небольшие деньги. Однако мотор всего один, 198-сильный. Дизайн, по меньшей мере, спорный.

ЗР, 2005, № 2

Единственный для всех, неповторимый для каждого!

Комплексная ЗАЩИТА от УГОНА
(коробка передач + рулевой вал + капот)

ТРИ устройства ...

Механическое противоугонное устройство на коробку передач
Блокирует механизм управления коробкой переключения передач. Чтобы заблокировать КПП, переведите рычаг в положение "задняя передача" для механической КПП или в положение "parking" для коробки "автомат", затем "закройте" механизм специальным штырем : при попытке угона блокиратор делает невозможным переключение скоростей и не дает автомобилю сдвинуться с места. Для разблокировки устройства поверните ключ DRAGON и освободите штырь из замка. Блокиратор абсолютно незаметен, удобен в использовании и не нарушает дизайн салона

Механическое противоугонное устройство на рулевой вал
Ограничивает возможность поворота рулевого вала. Блокирование производится в положении штатной фиксации с помощью штыря вставляемого в муфту, закрепленную на рулевом валу. Открытие возможно только с использованием ключа. Поверните ключ - штырь извлекается автоматически. Конструкция замка компактна и проста в эксплуатации

Механическое противоугонное устройство на капот
Блокирует механизм штатного замка, защищая от проникновения в подкапотное пространство. Тем самым препятствует : отключению штатной, либо дополнительно установленной автосигнализации ; допуску к электрическим цепям, напрямую связанных с запуском двигателя ; краже узлов, агрегатов, расположенных в подкапотном пространстве. Снятие блокировки возможно только ключом

... ОДИН ключ !

На большинство автомобилей можно установить несколько блокирующих устройств

Установив два и более блокираторов Вы становитесь обладателем противоугонного Мастер-комплекта

Эта система обеспечивает Вашему автомобилю многоуровневую защиту от угона и управляется одним ключом



Рулевой вал



Главная КПП



Главная КПП + "раздатка"

СПРАШИВАЙТЕ в Автосалонах и Автосервисах СВОЕГО ГОРОДА!



Все подробности на сайте www.dragon.ru

ПОТРЕБИТЕЛЬСКАЯ

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Хёндэ»

Вряд ли новый «Санта Фе» призван стать законодателем моды в Европе или Америке. Основательно изменившийся автомобиль, скорее, собирательный образ большого вседорожника сегмента SUV. В четких рельефных линиях кузова взгляд без труда находит массу аналогий. А вот фамильных черт... Конечно, можно «уцепиться» за изгиб крыла, фирменную облицовку радиатора с крупной эмблемой, характерный вырез в переднем бампере. Разглядеть знакомую крупную рукоятку на задней двери. Пожалуй, ею и закончим – все остальное в дизайне сказано на автомобильном эсперанто.

Фирма не скрывает своего намерения представить публике большой, вместительный и практичный автомобиль. И с этих позиций «Сан-



HYUNDAI SANTA FE

- Пяти–семиместный вседорожник сегмента SUV впервые представлен публике в Детройте в январе 2006 года и уже продается в России.
- **Двигатели:** бензиновый 2,7 л (189 л.с), турбодизель 2,2 л (150 л.с.), последний в Россию не поставляют.
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат» с возможностью ручного переключения.
- **Комплектации:** GL, GLS.
- **Цена:** $35 990–40 990.
- **Тестовый автомобиль:** 2,7 л, «автомат», комплектация GLS, $40 990.

КОРЗИНА



та Фе» весьма привлекателен. Полный привод с электронной муфтой, автоматически подключающей заднюю ось, новые двигатели – бензиновый и дизельный. Просторный, хорошо оснащенный салон, причем в отдельных версиях появился третий ряд сидений. Согласитесь, потребителя уже есть чем соблазнить. А создатели тем временем нажимают на комфортность многорычажной задней подвески, отмечают улучшившуюся управляемость, тормоза, активную и пассивную безопасность. И вот новинка прямо на глазах набирает очки.

УМЕРЕННЫЙ МАРШРУТ

На презентации журналисты из Европы встают в очередь за дизелями. Нам легче, в Россию такие моторы не повезут; кстати, и семиместная машина появится у нас чуть



Интерьер «Санта Фе» – сама добротность. Для бездорожья предусмотрен режим постоянного полного привода, включаемый тумблером.



Среди устройств, создающих комфорт, – раздельный климат-контроль, система для проверки качества воздуха.

Комбинация приборов лишена каких-либо инноваций; при этом читается безукоризненно.



Грузовой отсек или, если хотите, спальное место – впечатляет.

позже. Поэтому, как бы ни была внушительна шеренга новеньких авто, выбор очевиден: пятиместный «Санта Фе» с бензиновой «шестеркой».

В продуманном и взвешенном интерьере вы не найдете оригинальных стилистических черточек. Возможно, таким и должен быть современный среднестатистический автомобиль? Просторным, кожано-солидным, по максимуму оснащенным благами цивилизации. В общем, сел и поехал, вернее, мягко покатил в нужном направлении – под приглушенное бормотание небедной стереосистемы, под ненавязчивой опекой раздельной климатической установки. А вышел и… забыл.

Ведь не важно, что взгляд, надолго не задерживаясь, скользит по плавным обводам добротной передней панели. Как старых знакомых воспринимает комбинацию приборов, тумблеры, рычажки. Скорее, «Санта Фе» надо оценивать по-другому: с точки зрения практичности. Заглянул в багажный отсек – и восхитился грандиозностью открывшегося пространства. Уселся на заднее сиденье – и ощутил те самые «лишние» сантиметры, ради которых перекраивался автомобиль. А еще лучше притормозить где-нибудь рядом с собратом-предшественником, и тот вдруг покажется маленьким, скромным, даже неказистым. Вот она – эволюция!

Подчиняясь все той же «потребительской» идеологии, на ходу новичок выглядит очень сбалансированным. Великолепная плавность хода, хороший акустический комфорт, спокойные и в то же время уверенные реакции. Сделать что-то против ожиданий водителя? Упаси бог. Нажал на акселератор – коробка плавно выбрала нужную передачу, двигатель немного изменил тональ-





В дополнение к двойным фронтальным подушкам безопасности появились боковые подушки и шторки, для защиты от боковых ударов.

ность, и машина полетела, будто не касаясь дороги. Глядишь, так незаметно, потихонечку стрелка спидометра перевалила все разрешенные отметки. Приотпустил педаль, и вновь наслаждаешься идиллией размеренного перемещения в пространстве.

А вот «гоночные» амбиции определенно чужды этому автомобилю. Стоит по-настоящему пришпорить почти двести «лошадей», что-то неумолимо меняется. «Автомат» становится задумчивым, возможности мотора кажутся невыразительными. Новичок словно прибавляет в весе, с ленцой реагируя на движения рулем в быстрых поворотах. Нет, ничего неординарного не происходит, «Санта Фе» по-прежнему добротно держится за дорогу. Но при этом дает понять – пора снизить

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HYUNDAI SANTA FE

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4650
ширина	1790
высота	1725 (1795)*
база	2700
колея спереди	1615
сзади	1620
Объем багажника (VDA), л	774/1582
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1780–1873
Полная масса, кг	2325
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,7
Макс. скорость, км/ч	179
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	75
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,4
городской цикл	14,4
смешанный цикл	10,6

Двигатель: бензиновый, V6, 24 клапана, 2,7 л, 139 кВт/189 л. с. при 6000 об/мин, 248 Н·м при 4200 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая, сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/65R17, 235/60R18

*С релингами.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



SSANGYONG REXTON

$35 990–45 990

Рама, понижающая передача, целое семейство бензиновых двигателей 150–220 л.с. Этот дорожный крейсер, конечно, не может похвастаться предполагаемым третьим рядом сидений, зато как вседорожник вооружен несколько лучше.

ЗР, 2006, № 1



SUBARU FORESTER

$34 240–42 320

На первый взгляд «лесник» куда легковеснее. Однако он ничуть не хуже подготовлен к сюрпризам плохих дорог, а его поведение на асфальте заметно интереснее. Привлекательна и гамма оппозитных моторов (158–230 л.с.), делающих характер машины заводным.

ЗР, 2005, № 9

темп, подобный стиль езды не годится.

Зато на ухабистой гравийной дорожке автомобиль вновь на высоте. Ямы, рытвины почти беззвучно исчезают под колесами, вызывая лишь небольшие покачивания кузова.

СЕМЬЯ БУДЕТ ДОВОЛЬНА

Не буду кривить душой – знакомство с новинкой не вызвало бури эмоций. Да, «Хёндэ-Санта Фе» стал заметно больше, просторнее, вместительнее. В сравнении с предшественником внешне и внутри он выглядит куда основательнее. А вот изюминки не хватает. Без нее это просто универсальный автомобиль для семейного отдыха, дальних путешествий или корпоративной службы.

Первые машины в комплектациях GL и GLS появились в салонах официальных дилеров. Цены определены: от $35 990 до 40 990. □

HYUNDAI SANTA FE – МАЛОВАТО ЯРКИХ, ЗАПОМИНАЮЩИХСЯ РЕШЕНИЙ, ЗАТО ПРАКТИЧНОСТИ И ВМЕСТИТЕЛЬНОСТИ ХОТЬ ОТБАВЛЯЙ. ВСЕ ЭТО ПОДКРЕПЛЕНО САМЫМИ ДОБРОТНЫМИ ЕЗДОВЫМИ СПОСОБНОСТЯМИ И КОМФОРТОМ.



Просторные салон и багажник, хорошие плавность хода, тормоза, сбалансированная управляемость.



Низкая по отношению к полу подушка заднего сиденья, подвеска жестковата на мелких неровностях.

КРАСНАЯ СТРЕЛА

Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков

Самая мощная модификация «Октавии» второго поколения наконец доехала до России. Под ее клиновидным капотом – 200-сильный двухлитровый мотор. Ведущие колеса по-прежнему только передние – полный привод для RS не предусмотрен.

Спортивные сиденья с комбинированной обивкой, серебристая вставка в интерьере, алюминиевые накладки на педалях. Все в меру, никакого гоночного «китча» с псевдокевларовыми крышками и замшевыми рулями, которых можно касаться только в перчатках.

SKODA OCTAVIA RS

- Наиболее мощная модификация «Шкоды-Октавия» второго поколения появилась осенью 2005 года, в России с весны 2006-го. Кузов – хэтчбек, универсал.
- **Двигатель:** бензиновый 2,0 л (200 л.с.).
- **Коробка передач:** механическая 6-ступенчатая.
- **Цена в России:** от $32 831.
- **Тестовый автомобиль:** $34 200.

200 ПОКЛАДИСТЫХ ЛОШАДЕЙ

Тот, кто ни разу не ездил на машине с мотором Turbo FSI (турбонаддув, непосредственный впрыск бензина), обнаружит в нем незаурядные спортивные амбиции. Впрочем, они сглажены для повседневного использования: максимальная мощность достигается всего при 5100 об/мин и не снижается до 6000, ровный крутящий момент – 280 Н·м от 1800 до 5000 об/мин. В это слабо верится, пока не сядешь за руль.

Во-первых, этот мотор действительно неплохо везет на самых малых оборотах. Даже при 1000 об/мин на четвертой передаче «Октавия RS» неплохо разгоняется. На шестой она способна уверенно ехать от 1500 об/мин, а выше 2000 набирает скорость быстрее всех (или почти всех) машин в потоке. На загородной трассе можно вовсе не переключаться: обгоны и на шестой передаче выполняются легко и непринужденно.

Во-вторых, отличные «низы» не означают слабых «верхов» – эффективный разгон продолжается до 6500 об/мин, где срабатывает ограничитель. Шум хорошо подавлен, а нотки, что прорываются из моторного отсека на высоких оборотах, трудно назвать неблагозвучными.

В-третьих, характеристики двигателя отлично согласованы с передаточными числами – заблудиться в шести передачах трудно, а большой ход рычага, четкая фиксация и оптимальный алгоритм только помогают. Даже центральный подлокотник, к которому автор питает устойчивую неприязнь, здесь совершенно не мешает. Немного попенял бы лишь длинноходной педали сцепления: при незаурядном моторе хочется более «строгого» упра-





Контрастный интерьер выглядит строго и вместе с тем практично.

Фирменная «шкодовская» оцифровка спидометра и тахометра требует привыкания, но читается хорошо.



Гордость «Октавии» – багажник объемом 560 литров (со сложенными сиденьями – 1420 л).



Передний бампер с увеличенным воздухозаборником придает автомобилю грозный вид. Дорожный просвет «эрэски» 128 мм – достаточно для езды по более-менее ровным дорогам.

вления, пусть ценой большего усилия. Оно, кстати, не помешало бы и педали тормоза.

Инженеры «Шкоды» не пошли на поводу у адреналиновых маньяков и смогли соединить острые реакции с достойным комфортом. Настройки электрического усилителя руля довольно консервативные – возврат в нейтральное положение плавный, но интенсивный, зона низкой чувствительности довольно широка. Подозреваю, любителям скоростной «фигурки» это не понравится. А всем остальным, кто редко поворачивает руль от упора до упора быстрее чем за секунду, этот вариант подойдет. Впрочем, экстренные маневры удаются тоже неплохо.

Под стать рулю и шасси. Реакции машины на сухом и мокром асфальте вполне понятны даже на зимних шинах. «Октавия» хорошо входит в поворот, плавно реагирует на газ, как и полагается современному автомобилю с многорычажной задней подвеской. Важно лишь понимать, что на второй и третьей передачах возможности мотора позволяют легко побороть цепкость шин, а потому не стоит удивляться внезапному распрямлению траектории или, наоборот, заныриванию в поворот. Но лучше просто вернуть кнопку ESP в стандартную позицию и выполнять маневры под бдительным оком электронного «инструктора».

БЫТЬ СВОИМ

Великий Леонардо раз и навсегда определил идеальные пропорции человеческого тела. Автору не повезло: при стандартных росте и длине ног руки оказались немного короче эталона. Но к водительскому месту претензий не возникло – при немногочисленных регулировках сиденья основную заботу о правильной посадке взяла рулевая колонка с ее внушительным продольным ходом.

Подушка и спинка сиденья на вид самые обыкновенные, из дополнительных регулировок разве что поясничный подпор. А сидеть удобно и худощавому, и полному водите-



Измененные бамперы, антикрыло на крышке багажника, двустволка глушителя и 17-дюймовые колеса – особые приметы «Октавии RS».

2,0 Turbo FSI – не путать просто с 2,0 FSI. Разница в мощности только 50 л.с., но в характерах между ними пропасть.



Вечнозеленые суппорты – фирменный стиль «эрэски».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ SKODA OCTAVIA RS

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4578
ширина	1769
высота	1477
база	2577
колея спереди	1526
сзади	1514
Объем багажника (VDA), л	560/1420
Радиус поворота, м	5,1
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1940
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3
Макс. скорость, км/ч	240
Топливо	АИ 95-98
запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,0
городской цикл	10,9
смешанный цикл	7,8

Двигатель: бензиновый Р4, 16 клапанов, 2,0 л, турбонаддув, непосредственный впрыск, 147 кВт/200 л.с. при 5100–6000 об/мин, 280 Н·м при 1800–5000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М6

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вент./дисковые; шины 225/45R17

SKODA OCTAVIA RS – НЕСМОТРЯ НА ГОНОЧНЫЕ БУКВЫ RS, ВЕСЬМА КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С ОТЛИЧНЫМ МОЩНЫМ МОТОРОМ, БЕЗ ВСЯКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ – «НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ».



(+) Экономичный, удобный в управлении мощный двигатель, четкая работа коробки передач, просторный салон, большой багажник, хороший комфорт подвески, отличное качество отделки, полноразмерная запаска.

(–) Высокая цена, ограниченный обзор назад, скромность базовой комплектации, ESP (система стабилизации) за дополнительную плату.

лю – мощные валики сминаются как раз настолько, что оба чувствуют себя в своей… Как бы это изящней сказать… Тарелке? А оригинальный подбор материалов обивки? Ведь не только глазу приятно, но и спина «дышит», и в повороте не сползаешь. Таких приятных сюрпризов «Шкода» преподносит множество.

Этот удобный во всех отношениях автомобиль замечательно умеет «быть своим». И еще: средний расход топлива за тест составил 11 л/100 км, а на загородных трассах падал ниже 7 л/100 км – проверено не только бортовым компьютером, но и счетчиком бензоколонки. Для немаленькой машины с 200-сильным мотором результат впечатляющий….

Цены на «Октавию RS» начинаются с 32 831 доллара. Базовая версия с 75-сильным мотором стоит в полтора раза дешевле. Еще раз подчеркну: спортивная модификация не напрягает ни резкостью рулевого управления, ни слабым комфортом подвески, ни шумом. Но чтобы заплатить столь внушительную сумму за «Шкоду», всего этого мало: надо очень хорошо знать свои желания и пристрастия, поскольку в этом сегменте есть из чего выбрать. Тестовый автомобиль стоил 34 200 долларов – его комплектация дополнена ESP, парктроником, датчиком дождя и подогревом сидений. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



OPEL ASTRA OPC

от $31 230

Немного более компактный и менее комфортный хэтчбек со скромным багажником. Зато более «спортивный» – порукой тому «лишние» 40 л.с. под капотом и соответствующие настройки шасси.

ЗР, 2006, № 1



HONDA ACCORD 2,4

$32 900–33 900

Элегантный автомобиль в спортивной комплектации по-японски богато оснащен и отлично сделан. Немного уступает «Шкоде» в динамике и практичности, зато вполне послужит образцом по части отделки салона и управляемости.

ЗР, 2005, № 5

ЕВРОПЕЙСКИЙ СРЕДНИЙ

Владимир Соловьев. Фото автора

Большие машины в Европе не очень жалуют. Сказывается теснота городов и вечное стремление сэкономить на топливе, которое только и делает, что дорожает. Наверное, поэтому, чтобы достучаться до сердец европейских клиентов, «Дженерал моторс» решила предложить Старому Свету товар престижный, но в более компактной упаковке – «Кадиллак-BLS». В 2005 году его показали на автосалоне во Франкфурте, а этой весной предоставили для теста журналистам. Под стать солидной марке выбрали место для презентации – Ниццу.

ЛЮКС ДЛЯ СРЕДНЕГО КЛАССА

В лучах солнца, которое на Лазурном берегу, похоже, никогда не прячется в тучах, угловатый силуэт младшего из «кадиллаков» играет резкими линиями кузова. Сравнивая его с большими и именитыми собратьями, так и хочется назвать BLS угловатым подростком. Но, учитывая высокое происхождение, оснащение мощными моторами – от 150 до 255 л.с., язык не поворачивается. Да и размерами меньшой совсем не так мал: при длине 4680 мм и ширине 1750 новый пятиместный «Кадиллак» весит полторы тонны.

Автомобиль явно выделяется в потоке французских машин. Во-первых, это седан, а здесь явно преобладают хэтчбеки, а во-вторых, глазу привычнее более округлые формы. Конечно, о вкусах не спорят – но все-таки какое впечатление BLS оставит в сердцах европейцев? Например, французский водитель, отвозивший меня на таком же «Кадиллаке» в аэропорт, заметил, что в этих краях американские машины вообще большая редкость. Так что джиэмовским маркетологам предстоит серьезная работа. Поневоле подумаешь: разве не проще продавать в Европе «Опель-Вектра» или СААБ 9-3. Ведь они построены на той же платформе GM Epsilon, что и BLS, собираемый, кстати, на одном с СААБом конвейере в шведском Тролльхеттане.

Зато «Кадиллак» звучит солиднее, тут слышится американский шик и размах. Стоит вспомнить историю: у заокеанского бренда – самые что ни на есть европейские корни. Ведь назвали автомобиль в честь отца-основателя Детройта, француза Антуана де ля Мот Кадийяка (Antoine de la Mothe Cadillac). Так что небольшой «Кадиллак» в Европе может вполне прийтись ко двору. И в среднем классе должен быть свой американский люкс!

ЕВРОПЕ БЛИЖЕ ДИЗЕЛЬ

Как известно, половину автопарка Западной Европы составляют легковые машины с дизельными двигателями. Без такого мотора американцам с их любовью к бензину в Старом Свете делать нечего. Поэтому на BLS дизель появился, пока единственный во всем модельном ряду «Кадиллака». Нетрудно догадаться, что под капотом у самого младшего из «кэдди» – саабовский турбонаддувный дизель мощностью 150 л.с. Впрочем, только ли саабовский? Точно такой мотор, разработанный «Джи-Эм» совместно с ФИАТом, устанавливается на многих моделях «Опель» – от «Астры» до «Зафиры» и «Сигнума», где отлично себя зарекомендовал. Им же комплектуются и фиатовские машины. Именно ди-


330WW75

Дизайн передней панели спокойный и уравновешенный. Рулевое колесо явно заимствовано у СААБа.

Электрорегулировки водительского сиденья – с функциями памяти. А вот про поясничный упор забыли!

Рычаг стояночного тормоза имеет кнопку фиксатора снизу. Тот, кто привык нажимать на кнопку в торце, рискует прищемить палец.

С ПОЯВЛЕНИЕМ МОДЕЛИ BLS «КАДИЛЛАК» ЗАЯВЛЯЕТ О ЖЕЛАНИИ ИГРАТЬ В СРЕДНЕМ КЛАССЕ – И НЕ ТОЛЬКО В АМЕРИКЕ.

зель в сочетании с механической коробкой оказался у доставшегося мне «Кадиллака-BLS».

Устраиваюсь поудобнее в водительском кресле: электрические регулировки подушки и спинки сиденья облегчают задачу. Но вот на кнопке поясничного упора явно сэкономили. Для машины, позиционируемой в сегменте премиум, это явный недостаток.

По контрасту с внешностью в интерьере доминируют округлые, плавные линии. Из общего стиля немного выпадает стальной прямоугольник стрелочных часов в самом центре передней панели. Обтянутый кожей трехспицевый руль с вынесенными на него кнопками управления напоминает саабовский. Но большая эмблема в центре не оставляет сомнений в том, что находишься в дорогом американском автомобиле.

Дизель работает довольно тихо, однако с его запуском ощущение вальяжности проходит.

В профиль ограненный кузов «Кадиллака-BLS» чем-то напоминает родственников – СААБ 9-3 и «Опель-Вектра».





РОБЕРТ ЛУТЦ, вице-президент «Дженерал моторс»

Что касается стиля, BLS – типичный американский «Кадиллак». Но с точки зрения техники – тормозов, шасси, рулевого управления – это полностью европейский автомобиль. Американская команда разработчиков трудилась в тесном контакте со специалистами из Европы. Доводкой шасси, тормозов, рулевого управления, а также силового агрегата занимались в европейских центрах.

Над созданием BLS усердно работали лучшие инженеры. Надеюсь, он понравится покупателям во всем мире. И еще одна деталь: в настоящий момент это самый маленький «Кадиллак». Но мы обдумываем проект еще меньшей машины. Рынками для нее также станут Западная Европа, Россия и Украина. У BLS хорошие шансы на успех в России. Это первый «Кадиллак», который с самого начала проектировался как международный автомобиль. Все предыдущие «кадиллаки» были в основном американскими и впоследствии адаптировались для других стран. А этот создавала интернациональная команда, ориентируясь на Европу. Я лично очень доволен результатом.

ДОРОГИ НАД ПОБЕРЕЖЬЕМ

На горных серпантинах французской Ривьеры не расслабишься: повороты крутые, а полотно дороги узкое. На иных виражах приходится давать предупредительный сигнал, чтобы благополучно разъехаться со встречным. Такие закрытые повороты психологически выматывают даже больше, чем интенсивная работа рулем и манипуляции рычагом переключения передач.

Настройки подвески и рулевого управления BLS заслуживают похвалы. Автомобиль проходит повороты без излишних кренов, подчиняясь движению руки водителя. Мне понравилось поведение маленького «Кадиллака» и на горной дороге, и в городском потоке, и на автостраде. Возможно, сыграл свою роль его размер – тот самый, за рамками которого у состоятельных людей возникает желание нанять водителя. Это учли организаторы теста, предложив доволь-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CADILLAC BLS 2,0	2,8	1,9 TiD
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4680		
ширина	1752		
высота	1471		
база	2675		
колея спереди/сзади	1524/1506		
Снаряженная масса, кг	1650		
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,5	7	11,5
Макс. скорость, км/ч	220*	250*	210*
Топливо	АИ-95		ДТ
запас топлива, л	58		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	7,1	7,2	4,9
городской цикл	13,7	16,9	7,8
смешанный цикл	9,5	10,8	6
Кузов			
Количество дверей/мест	4/5		
Объем багажника (VDA), л	420		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	V6	P4
Число клапанов	16	24	16
Рабочий объем, см³	1998	2792	1910
Степень сжатия	9,5	9,5	17,5
Мощность, кВт/ л.с.	129/175	188/255	110/150
при об/мин	5500	5500	4000
Крутящий момент, Н·м	265	365	315
при об/мин	2500	2000	2000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5/A5	M6/A6	M6/A6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	225/45R17	225/45R18	225/45R17

**С механической коробкой.*



Третий стоп-сигнал BLS на крышке багажника выполняет еще и роль спойлера.

Сложить спинки задних сидений можно прямо из багажника – рычаги под верхней полкой.



но сложные, извилистые трассы, чтобы показать – этот «Кадиллак» прекрасно себя чувствует и вдали от прямых, как струна, американских хайвэев.

Передо мной ехали коллеги из Ливана на самом мощном из «кадиллаков-BLS» с шестицилиндровым мотором 255 л.с. и коробкой-«автоматом». Мой «дизелек» уверенно держался за ними. Обороты двигателя были постоянно около 3–4 тысяч оборотов, но шум в салон едва проникал. Не отставал и на трассе – причем, несмотря на граненые формы кузова, «малыш» не докучал аэродинамическими шумами. Во всяком случае, при разрешенных на французских автострадах 130 км/ч.

А ЧТО В РОССИИ?

Конечно, в России традиционно сильны позиции бензиновых двигателей. Они и тише, и проблем с ними зимой меньше. Из-за недоверия к местной солярке рассчитывать на появление дизельных BLS, расходующих 6 литров на сотню, пока не стоит. Бензиновые «бэ-эл-эски» следует ожидать в конце лета. Цена на них пока не определена, но будет она никак не меньше 30 тыс. евро. Почему евро? Ну так «Кадиллак»-то европейский. □



ОТ КАЖДОГО – ПО СПОСОБНОСТЯМ

Михаил Гзовский.
Фото: Георгий Садков



SUZUKI GRAND VITARA

2,0 л, 140 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $29 300.

TOYOTA RAV4

2,0 л, 152 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $33 000.

«Паркетники» нынче в моде. Согласитесь, относительно небольшие габариты, универсальный салон, полный привод и, наконец, приличный дорожный просвет делают такие машины едва ли не самыми подходящими для наших широт и образа жизни. «Тойота-RAV4» двух поколений всегда была в лидерах этого класса. «Сузуки-Гранд Витара» особенно ценили те, кто изредка все же съезжал с асфальта. Нынче в продаже модели нового поколения. Изменилась ли расстановка сил?

В САЛОНЕ

Внешность «Гранд Витары» в двух словах: строгая, но элегантная. С какой стороны ни подойдешь – ни одного лишнего элемента: зеленый «костюм» сидит на агрегатах, словно мундир на подтянутом офицере. А если поставить рядом RAV4? Синее платьице скроено по последней моде, ресницы фар умело подведены... Жених и невеста, да и только!

По габаритам машины практически одинаковы. «Сузуки» чуть длиннее, уже и ниже, но разница ничтожна. Внутри «Тойота» лишь на йоту просторнее в локтях. Ощущение простора в ней подчеркивает и пластик: в «Гранд Витаре» он угольно-черный и очень жесткий. Даже броские вставки под алюминий не помогают, машина воспринимается слишком чопорной. К эр-

SUZUKI GRAND VITARA

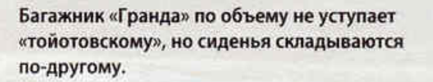
■ «Сузуки-Гранд Витара» представлен под именем «Эскудо» в Японии в 2005 году, европейская версия дебютировала во Франкфурте несколькими месяцами позже.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,6 и 2,0 л (106 и 140 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».

■ **Цена:** $29 300–35 130.




Багажник «Гранда» по объему не уступает «тойотовскому», но сиденья складываются по-другому.



гономике претензий почти нет, разве что подушка сиденья могла быть подлиннее, а боковая поддержка – побольше. Огромные приборы, упрятанные в три колодца, читаются хорошо. Пожалуй, лишь обзор через салонное зеркало оставляет желать лучшего. Словно спохватившись, конструкторы решили искупить вину огромными внешними зеркалами, в которые не видишь разве что самого себя.

«Добро пожаловать в RAV» – этой надписью на маршрутном компьютере «Тойота» отвечает на поворот ключа в замке зажигания. «Возможно, на дороге гололед» – это уже следующее напоминание на экране. Интересно, как догадалась, мы же еще не трогались… Ах да! На панели высвечивается и температура за бортом. Возможно, приветствие и напоминания не несут особой пользы. Но когда японский автомобиль обращается к тебе на русском – очень приятно! Материалы в салоне «Тойоты» чуть-чуть, но лучше: пластик хоть тоже жесткий, но выглядит нарядней – цвет не столь «радикальный». Над основным «бардачком» приютился ящичек для мелочей, прикрытый шторкой, словно у хлебницы. Открывается и закрывается этот «тайник» нажатием кнопки, а дно устлано мягким «ковром». Снова мелочи, но опять приятные!

За рулем «рафика» понравилось больше, хотя кресло мягковато. Зато боковая поддержка здесь более ощутима, а широкий диапазон регулировок позволит удобно усесться и хрупкой девушке, и рослому мужчине.

Пока рядом коллеги, нужно этим пользоваться. Выставив переднее сиденье под мои 180 см, прыгаем втроем назад. В «Гранде» субъективно больше простора над головами боковых пассажиров, но для коленей запаса почти не остается. В «Тойоте» – уютнее. Тоннель на полу выступает всего на пару сантиметров, практически уравнивая в правах среднего пассажира с соседями. К тому же сиденья второго ряда можно сдвигать назад, что существенно прибавляет комфорта (естественно, за счет багажника).

Обе машины позволяют трансформировать конфигурацию салона. Части заднего дивана в «Тойоте» можно не только двигать, но также менять угол наклона спинок или сложить их. Под полом пара глубоких удобных ниш для инструмента и мелочевки. В «Сузуки» «подпол» гораздо мельче, а задние сиденья неподвижны.

Чтобы решить исход «битвы багажников», измерили их объемы в пятиместной конфигурации. Они совпали с точностью до литра!

В ГОРОДЕ

Вот какой должна была получиться «Шевроле-Нива»! Эта мысль преследовала меня, стоило пустить двигатель. Мотор в «Сузуки» на холостых оборотах – слышен, на рычаг коробки передач приходят небольшие вибрации. Стоило коснуться педалей, ощутил их мужской характер: они довольно тяжелые, конечно, по легковым меркам. Вдобавок в движении (почему-то особенно на второй передаче) чуть слышна работа трансмиссии. Однако все работает четко и слаженно. Разгон довольно вялый. Мотор в 140 сил явно не для любителей вырваться из потока. Как ни странно, при ровной характеристике и нежелании «крутиться» «низы» у мотора тоже весьма посредственные: при скорости 70 км/ч на четвертой передаче «Сузуки» везет двоих взрослых в небольшой уклон почти не ускоряясь – даже при полностью открытой дроссельной заслонке.

Наш экземпляр без системы стабилизации, поэтому прочувствовать нюансы управляемости можно без труда. «Гранд Витара» охотно заныривает в поворот, при этом крены кузова невелики. Если переборщить со скоростью входа в вираж, машина начинает плавно скользить к внешней кромке поворота, но легко возвращается на заданную траекторию, стоит подкорректировать курс рулем и педалью газа. На скорости свыше 90 км/ч «Гранд Витара» становится шумной: свистит ветер за окном, жужжит мотор, но больше всего досаждают шины. Справедливости ради: тестовый автомобиль обут в шипованные Cooper Discoverer. Проходя ледяные и снежные участки на крейсерской скорости, «Сузуки» изрядно потряхивает седоков, причем работа подвески передается на кузов назойливыми вибрациями.

TOYOTA RAV4

■ «Тойота-RAV4» дебютировала на автосалоне во Франкфурте в 2005 году.
■ **Двигатели:** 2,0 л (152 л.с.).
■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
■ **Цена:** $33 000–37 800.





В RAV4 глубокий «подпол», а также сетка на двери багажника.

«Гранд Витара»: удачный дизайн, безупречная сборка и… не самые лучшие пластики.

Консоль «Гранд Витары» лаконична, эргономика на высоте. В этой комплектации «музыка» не предусмотрена.



Сзади в «Гранд Витаре» не очень комфортно коленям рослых пассажиров.

Режимами трансмиссии у «Сузуки» теперь заведует поворотная рукоятка.

Общая оценка

7,7

SUZUKI GRAND VITARA УДАЧНО ПОПАДАЕТ В НИШУ МЕЖДУ СЕРЬЕЗНЫМ ПОЛНОРАЗМЕРНЫМ ВСЕДОРОЖНИКОМ И ПОЛНОПРИВОДНЫМ ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЕМ. ХОРОШЕЕ СООТНОШЕНИЕ ЦЕНА/КАЧЕСТВО.

 Сбалансированная внешность, высокое качество сборки, великолепные для «паркетника» внедорожные возможности, понятная управляемость, привлекательная цена.

 Довольно высокий уровень шума, недостаточно мощный двигатель, большие ходы рычага коробки передач, не самые лучшие материалы отделки.

После «Сузуки» педали «Тойоты» кажутся невесомыми, руль можно крутить одним пальцем, а рычаг коробки кажется игрушечным. Если «Витара» воспринимается как мужской вседорожник, то RAV ближе к легковому автомобилю. «Тойота» тише «Сузуки» во всех режимах – порой не сразу поймешь, работает ли двигатель. Мотор напоминает о себе лишь при энергичном разгоне. Кстати, возникло ощущение, что в картере двигателя RAV плещется масло с фантастическими смазывающими характеристиками, настолько быстро и легко выкручивается ее двигатель по сравнению с «Сузуки». А ведь по мощности мотор «Тойоты» всего на 12 сил впереди, да и снаряженная масса отличается ненамного.

На спидометре 80 км/ч, под колесами – снег со льдом. Плавный вираж и… преувеличенно большой угол поворота руля. Задняя ось начинает плыть, но спустя мгновение «Тойота» уже трещит электроникой. Несмотря на нажатую педаль газа, обороты двигателя падают, руль начинает сопротивляться неразумному водителю, и машина, замедляясь, выравнивается. Так работает система Integrated Active Drive System, объединяющая электроусилитель руля, устройство тягового контроля, стабилизации и ABS. Электронике по силам перераспределять момент между осями, притормаживать любое из колес и даже… самостоятельно поворачивать руль на правильный угол!

Раз за разом, пытаясь заставить «Тойоту» пройти поворот в боковом скольжении, сталкивались с тем же результатом: «тр-р-р» где-то сзади слева, «пр-р-р» справа спереди, и вот мы опять едем прямо! Конечно, у любителей пустить снежную или песчаную пыль в глаза система стабилизации может вызвать раздражение. Но рядовому водителю она оказывает огромную помощь.

В ПОЛЕ

Снега в этом году было едва ли не вдвое больше нормы: самое время посмотреть, как машины ведут себя без «паркета». Но сначала осмотр снизу. Явного победителя нет. У «Витары» дорожный просвет ограничен задней частью глушителя – 180 мм, самая низкая точка в «Тойоте» – задние стойки стабилизатора – 185 мм. Серьезные буераки противопоказаны обеим: стальной защиты мо-

торного отсека нет, под передним бампером висят аэродинамические щитки, оторвать которые – минутное дело.

Трансмиссия в новой «Гранд Витаре» претерпела существенные изменения. У предыдущего поколения был жестко подключаемый передний мост, а межосевой дифференциал отсутствовал. Режим полного привода предназначался только для бездорожья, на асфальте же машину приводили задние колеса. Теперь привод – постоянный полный, распределение момента между осями – поровну. Можно заблокировать межколесный дифференциал и включить пониженный ряд трансмиссии.

«Тойота» в обычных условиях переднеприводная. Начнут проскальзывать передние колеса – автоматически подключается задняя ось, на которую передается до 45% момента. Водитель в силах лишь заблокировать межосевой дифференциал (его роль выполняет электромагнитная муфта) кнопкой справа от руля.

Вот и случай представился: от основной дороги в лес ведет нечищеная тропа, усеянная буграми. Первым ползет «Сузуки». На пониженной передаче мотор без видимых усилий вытаскивает машину из довольно скользких в прямом и переносном смыслах ситуаций. Мы даже не побоялись остановиться для фотосъемки. «Гранд» спокойно снялся с якоря и двинулся в обратный путь.

Ну а что RAV? С заблокированным дифференциалом «Тойота» рьяно рвется в бой и вскоре… начинает попахивать паленым сцеплением. Без пониженного ряда ей трудно конкурировать с «Сузуки» – не хватает момента на малой скорости. Приходится играть сцеплением, не давая мотору заглохнуть. Но там, где прошел «Сузуки», «Тойота» тоже не сдалась. А усложни мы задание, в жертву, вероятно, пришлось бы принести пластиковый обвес и глушители…

Как и прежде, машины адресованы немного разной аудитории. Хотя «Сузу-

Общая оценка 8,3

TOYOTA RAV4 – УДОБНЫЙ, КОМФОРТНЫЙ, ИСТИННО УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ. НЕМНОГО «КУСАЧАЯ» ЦЕНА ОБУСЛОВЛЕНА НЕ ТОЛЬКО АВТОРИТЕТОМ МАРКИ, НО И ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ МАТЕРИАЛОВ ОТДЕЛКИ.

+ Акустический комфорт, динамичный двигатель, отличная климатическая установка, удачная система стабилизации, русифицированное меню, богатые возможности трансформации салона.

– Ограниченные возможности вне асфальта, не самая выразительная внешность, довольно высокая цена.

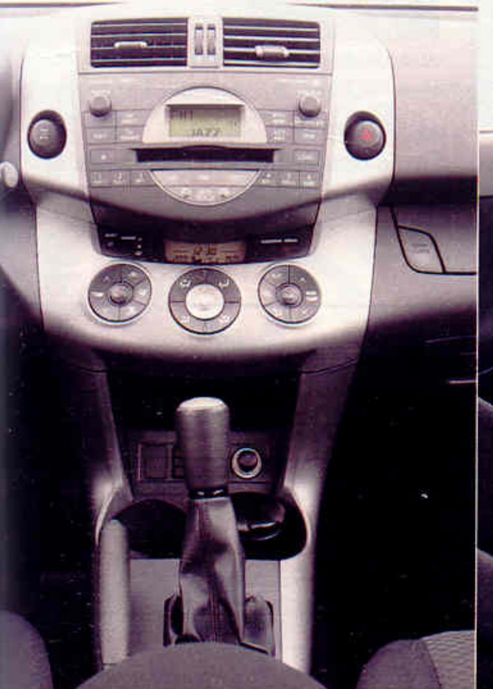


Подключение блокировки у «Тойоты» происходит на скорости до 40 км/ч.

В «Тойоте» сиденья двигаются вперед-назад, тоннель на полу практически не мешает.

«Тойота» порадовала эффективной климатической установкой с раздельной регулировкой для водителя и пассажира.

Салон «Тойоты» уютнее, а материалы дороже. Даже «пластиковый алюминий» на панели здесь как-то холоднее на ощупь, чем в «Сузуки».





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4470/1810/1695	4395/1815/1720
база	2640	2560
колея спереди/сзади	1540/1570	1560/1560
Радиус поворота, м	5,5	5,5
Масса снаряженная/полная, кг	1505/1800	1460/2070
Время разгона 0–100 км/ч, с	н/д	10,6
Максим. скорость, км/ч	175	185
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/66	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	7,6/11,6/9,1	7,2/11,0/8,6
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/8
Рабочий объем, см^3	1995	1998
Степень сжатия	10,5	9,8
Мощность, кВт/л. с.	103/140 при 6000 об/мин	112/152 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	183 при 4000 об/мин	194 при 4000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з. х.	4,5/2,4/1,7/1,3/1,0/4,4	3,8/2,0/1,3/1,0/0,8/3,6
Главная передача	4,1	4,6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная зависимая	многорычажная независимая
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	дисковые
Размер шин	195/65R15	215/70R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1601	1549
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	788 (49)/803 (51)	860 (55)/689 (45)
Дорожный просвет, мм	180	185

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимальная оценка 10 баллов)

Модель	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
Рабочее место водителя		
Сиденье	8	8
Органы управления	8	8
Обзор	8	8
Салон		
Передняя часть	8	9
Задняя часть	7	8
Багажник	8	9
Ходовые качества		
Динамика	7	8
Тормоза	8	8
Поведение на дороге	8	8
Комфорт		
Шум	7	9
Плавность хода	7	8
Климат	8	9
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	8	8
Сервис	8	8
Эксплуатация	8	9
Общая оценка	**7,7**	**8,3**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Внедорожные способности «Сузуки» выше, но победу «Тойоте» принесли «легковые» качества».

Автомобили предоставлены автосалоном «СИМ» и представительством «ТОЙОТА МОТОР» в России.

ки-Гранд Витара» и стал более комфортабельным на асфальте, его основное достоинство – более серьезный полный привод. Это позволяет уйти от «паркета» подальше, чем на большинстве одноклассников. Стихия «Тойоты» – город, пусть и заснеженный, или загородное шоссе. Она тише, динамичнее и уж точно больше подойдет девушкам благодаря нежным педалям и легкому рулю. Ну что ж, от каждого – по способностям! □

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

Модель	SUZUKI GRAND VITARA	TOYOTA RAV4
L_1	930–1110	930–1120
L_2	490–870	640–885
H_1	1050	1025
H_2	995	955
B_1	1455	1430
B_2	1410	1390
H	1227	1220
$L_{3min/max}$	950/785/1525	745/1145/1495
H_3	435	595
B_{3min}	1100	1015
$V_{баг, л}$	328	328

✕ – поперечный размер



НЕ КАСАЯСЬ РЫЧАГА

Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев

Прошло время, когда у нас с недоверием относились к автомобилям с автоматическими коробками передач. И не без основания – большинство таких машин были подержанными, с сильно изношенными фрикционами своих АКП. Чуть ли не сразу после покупки приходилось ехать на ремонт и выкладывать довольно крупную сумму: «автомат» – штука дорогая. Сегодня – другое дело. Восстановить подпорченную репутацию помогли новые автомобили с автоматической трансмиссией. И не только зарубежные – свой вклад вносят отечественные автозаводы, среди которых «ИжАвто». Нет, вазовских «четверок» и ижевских «каблуков» с «автоматами» не будет, а вот «КИА-Спектра» – пожалуйста. В производственной программе доля автомобилей с АКП – 20%. Вариантов комплектации два. В отличие от предсерийных, конвейерная «Спектра» получила корректор света фар, рулевое колесо с подушкой безопасности. Штатная защита картера двигателя и АКП не предусмотрена. Любителям путешествовать по бездорожью придется покупать ее отдельно, благо в продаже она уже появилась. Иначе есть опасность повредить дорогостоящие агрегаты.

Непрогретый двигатель работает слишком шумно и звуком напоминает дизель. По мере выхода на режим шум становится чуть меньше, но все равно превосходит многие двигатели, в том числе и вазовский 16-клапанный. Дело могла бы поправить шумоизоляция на капоте, однако ее там нет.

Водительское кресло с хорошей боковой поддержкой, но сиденье по-прежнему завалено назад. Рычаг АКП – с удобной и крупной символикой режимов работы. При этом все они дублируются индикаторами в комбинации приборов. От случайного перемещения рычаг спасает механизм блокировки. При спокойном разгоне передачи переключаются плавно, поч-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
KIA SPECTRA

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4510
ширина	1720
высота	1415
Радиус поворота, м	4,9
Снаряженная масса, кг	1200
Полная масса, кг	1630
Время разгона 0-100 км/ч, с	16
Макс. скорость, км/ч	186
Топливо	АИ-92, АИ-95
запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	11,2

■ Двигатель: Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 74 кВт/101 л. с. при 5500 об/мин, 145 Н·м при 4500 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, А4

■ Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины 185/65R14


Без «лишней» педали ногам стало просторнее.

ти незаметно, разве что отклоняется стрелка тахометра. Пробую разогнаться поэнергичнее: ощутимы небольшие рывки при переключении, но они лишь подсказывают водителю, что «автомат» благополучно сработал, и не вызывают раздражения. Чтобы резко ускориться, нажимаю педаль «в пол». Несколько мгновений уходит на обработку информации блоком управления, еще доли секунды – на включение понижающей передачи. Пока педаль утоплена, двигатель раскручивается до 6000 оборотов, затем следует переключение на повышающую передачу. Для автомобиля массой около 1200 кг с двигателем 1,6 л вполне уверенный разгон – на фоне более именитых одноклассников он выглядит достойно.

Передаточные числа коробки подобраны оптимально: нет запаздываний при разгоне, а для обгона необязательно доводить дело до «кик-дауна», достаточно чуть прибавить газу. Режимы для тяжелых условий движения отмечены цифрами 2 и 3. Первый позволит сберечь коробку на крутых подъемах, второй пригодится при буксировке прицепа или автомобиля.

На рычаге АКП есть еще кнопка O/D. Если она утоплена и рычаг в положении «D», то в работе участвуют передачи с первой по третью. Четвертая не включится, а в комбинации приборов горит контрольная лампа. Эта функция удобна при «рваном» режиме движения, когда коробка то и дело перескакивает с III на IV и наоборот.


Вижу землю! Защиту картера придется покупать отдельно.

ЗАВОД «ИЖ-АВТО» ПРИСТУПИЛ К КОНВЕЙЕРНОЙ СБОРКЕ KIA-SPECTRA С АВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ.



Ижевцы предлагают два варианта комплектации «Спектры» с «автоматом» – «премиум» и «люкс». Второй вариант дороже на $380, зато вы получаете ABS, подогрев передних сидений и зеркал, противотуманные фары, систему контроля чистоты воздуха в салоне и телескопическую антенну с электроприводом. Только стоить автомобиль будет уже $14 700, а здесь у «Спектры» немало серьезных конкурентов. ☐



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
VOLKSWAGEN POLO 1,4

■ **Общие данные**

Размеры, мм:	
длина	3916
ширина	1650
высота	1467
Радиус поворота	5,3
Снаряженная масса, кг	1136
Полная масса, кг	1620
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,3
Макс. скорость, км/ч	168
Топливо	АИ-91–95
запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	10,2
смешанный цикл	7,4

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 55 кВт/75 л.с. при 5000 об/мин, 126 Н·м при 3800 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, А4

А ЕСЛИ ЭТО ЛЮБОВЬ?

Антон Чуйкин. Фото: Георгий Садков

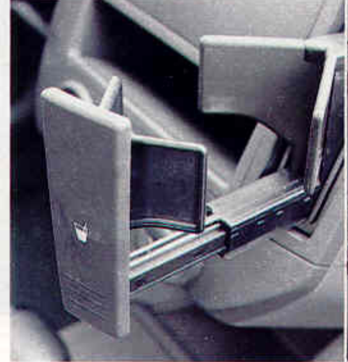
НУЖНО ПО-НАСТОЯЩЕМУ СИЛЬНОЕ ЧУВСТВО, ЧТОБЫ КУПИТЬ «ПОЛО».

Вот как раз свободный участок, здесь и проверим возникшие пятью минутами раньше подозрения. Давлю на большую педаль тормоза – сильнее, еще сильнее... так и есть! Вместо ожидаемого хруста ABS слышен шелест заблокированных колес по мокрому асфальту. Вспоминаю, как язвили немецкие коллеги, несколько лет назад тестировавшие «Ладу»: мол, русские, предлагая самую дешевую машину в классе, экономят даже на ABS. Для современной Европы немыслимо!

Но здесь-то экономией не пахнет: основные для России версии «Поло» дороже многих куда более мощных и крупных машин – без малого 16,5 и 18 тысяч долларов. За эти деньги вы получите 75 сил, механическую или автоматическую коробку, полуавтоматический кондиционер, пару подушек, руль с усилителем и, внимание... «усилитель тормозов»! Нашли чем хвалиться... Нет, конечно, тормоза и без ABS работают очень точно, а если вам нужна эта, безусловно полезная система, можете ее заказать как опцию. Тогда и без того высокая цена поднимется еще минимум на 500 долларов. Ей-богу, «Поло» выбирают сердцем, а не головой...

Справедливости ради – этот ладный, очень правильный немецкий автомобиль есть за что полюбить. С прошлого года он сменил имидж и теперь старается походить на солидный «Пассат». Кое в чем удается – взгляните на фары, например, или ценник; извините, вырвалось. Салон выполнен добротно, и пара огрехов (см. фото) впечатления не портит. Даже сзади места вполне достаточно, если не пытаться усесться втроем.

Напористо урча, 1,4-литровый моторчик довольно живо разгоняет отнюдь не



Думаю, есть такая профессия – конструктор подстаканников. В его портфолио должны быть оригинальные штуки, подобные этой.



Крышка «бардачка» открывается на небольшой угол, копаться в нем через получившуюся щель неудобно.

Руль регулируется по высоте и вылету, кресло также можно ставить повыше-пониже, качая традиционную «фольксвагеновскую» ручку – свою позу находишь без проблем. Селектор коробки, наклоняясь, останавливается не точно у отмеченных позиций, а чуть дальше. Из-за этого трижды пытался тронуться на нейтрали.



SS20 МЫ СОЗДАЕМ ТИШИНУ



WWW.AUTOSYSTEM.RU



Тепцов Михаил - мастер Сервиса SS20

SS20 (70-е годы) - ракетный комплекс средней дальности «Пионер». В странах НАТО его прозвали «Гроза Европы». Американский аналог «Пионера» - «Першинг», созданный позднее, уступал советскому комплексу по всем статьям. Сила и мощь отечественных технологий всерьёз и надолго обеспокоили Европу и Америку.

SS20 (с 1993-го и по сей день) - проектирование и изготовление высококачественных узлов и деталей автомобилей; разработка станков и механизмов, полуавтоматических линий; научно-исследовательская работа и моделирование подвески. **Разработки SS20, получившие широкое распространение: опоры** (рис.4), **амортизаторы** (рис.5), **стойки стабилизаторов** (рис.6), **шумоизоляторы** (рис.7), **пыльники ШРУСа, рулевые рейки** и др.

Год назад («За рулем», № 4, 2005 г.) мы представили амортизаторы SS20 (рис.5). В числе заявленных качеств было сохранение работоспособности до -40°С. Этой зимой (2005-2006 год) наши обещания подтвердились: замерзая всю ночь на стоянке при температуре за бортом -37°С, амортизаторы SS20 начинали свою работу сразу с начала движения (эффект «табуретки» отсутствовал). Автомобиль мягко преодолевал кочки, ямы, спрыгивал с бордюров, заставляя сомневаться в верности показаний бортового термометра. Надежность и стабильность работы амортизаторов при низкой температуре были подтверждены на практике нашими клиентами.

Получать положительные отзывы о выпущенной продукции приятно, но мы не стоим на месте. Поэтому хотим представить свои новинки.

Наше новое предложение - опора SS20 «Queen» («Квин», англ. - королева).

Она продолжает и дополняет серию опор SS20 **(рис.1)**. Главной особенностью новой опоры является одновременное вращение штока вместе с корпусом амортизатора (т.е. шток не вращается внутри амортизатора). Как говорится, «хотите белый верх, черный низ - пожалуйста, хотите черный верх, белый низ - тоже, пожалуйста» - любой каприз…

Эта долгожданная разработка сохранила положительный эффект распределенных нагрузок, что обеспечило высокую надежность, бесшумность и длительный срок эксплуатации, а также удовлетворила пожелания сторонников невращающегося штока.

В этом году мы начинаем серийно выпускать **задние амортизаторы (рис.2)** для переднеприводных автомобилей ВАЗ. В них будут реализованы лучшие идеи и технологии, зарекомендовавшие себя на передних амортизаторах SS20.

Новый **универсальный полиуретановый пыльник (рис.3)** для передних амортизаторных стоек ВАЗ, надеемся, сразу понравится и любителям и профессионалам. В нём повышенные пылезащитные свойства сочетаются с шумопоглощающими качествами шумоизолятора SS20.

Впрочем, деятельность нашей фирмы не ограничивается лишь созданием и производством «железа». За годы кропотливой работы мы приобрели серьезные знания и опыт в области диагностики и ремонта подвески. На основе этого у нашей фирмы появилось **новое направление деятельности - образование.**

С осени 2005 года мы успешно обучаем наших коллег из других сервис-центров на специальных курсах. Программа обучения включает в себя теоретическую и практическую часть. Среди рассматриваемых вопросов: конструкция, работа, характерные дефекты, ремонт амортизаторов и стоек, изменение характеристик подвески автомобиля, конструкция, ремонт, характерные дефекты рулевого управления, а также диагностика неисправностей и стуков подвески и рулевого управления по программе SS20.

Многолетний опыт наших сервисов привел к созданию первой мультимедийной программы диагностики шумов и стуков подвески переднеприводных автомобилей ВАЗ.

Она обобщила и систематизировала уникальный опыт специалистов из сервисов SS20 и лучших центров технического обслуживания городов Самары и Тольятти. Популярность автосервиса и, соответственно, заработки сотрудников, во многом зависят от быстрой и точной диагностики, замены детали, которая действительно неисправна, укладывания в нормочасы, сокращения времени ремонта автомобиля. А для клиента важна уверенность, что его не «разводят» на дополнительные запчасти и ремонт, в этом случае он еще не раз приедет именно в этот сервис и приведет с собой товарищей.

Автолюбителю программа даст возможность определить неисправность самостоятельно. Механику автосервиса сократит время на поиск неисправности и позволит воспользоваться опытом и знаниями специалистов других сервисов. Руководителю станции техобслуживания программа поможет обучить новичка, оценить его знания, а также повысить квалификацию специалистов, сформировать положительное отношение клиентов, увеличить пропускную способность автосервиса. В дальнейшем база данных программы будет постоянно пополняться по Интернету и по почте знаниями «сервисменов» со всей России. При оснащении этой программы системой беспроводной связи и голосовых команд она может управлять работой нескольких механиков одновременно, не отрывая их от рабочего места (от автомобиля). Алгоритм поиска неисправностей сопровождается большим количеством аудио-, видео- и фотоматериалов.

Своей работой мы не только обеспечиваем собственное настоящее и будущее, но и ежедневно повышаем престиж отечественного автомобилестроения и всей страны.

Продолжение следует…



! ВНИМАНИЕ !

Все металлические детали промаркированы ударно-точечным методом с марта 2005 г.

SS20-2110-01010105

ПОРЯДКОВЫЙ НОМЕР

ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ "СИСТЕМЫ ТЕХНОЛОГИЙ" **МОСКВА:** "ПРИАМ-АВТО" (495) 580-24-25; **САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:** "ИНЖЕКТОР-СПОРТ" (812) 718-62-33; **ЕКАТЕРИНБУРГ:** "ЭЛЬФ" (343) 233-58-85, 233-57-77; **САМАРА:** "САМАРА-ЗАПЧАСТЬ" (846) 958-25-98; **ТОЛЬЯТТИ:** "ЗАПЧАСТЬ-СЕРВИС" (8482) 77-18-11; **САРАТОВ:** "АВТОНОРМАЛЬ-С" (8452) 44-77-76; **РОСТОВ-НА-ДОНУ:** "АВТОСОЮЗ" (8632) 77-59-50, 78-26-02; **ТЮМЕНЬ:** "КИТ" (3452) 38-55-33; **УФА:** "АВТОСОЮЗ" (3472) 74-60-82; **КАЗАНЬ:** "ТЕХНОСЕРВИС" (8432) 18-65-65; **КИРОВ:** ЧП БУЛДАКОВ И.В. (8332) 62-96-62; **ПЕРМЬ:** ЧП МАЛЫШЕВ 8-9023-72-87-94; **НИЖНИЙ НОВГОРОД:** ЧП САВЕЛЬЕВ М.К. (8312) 77-35-35; **РЯЗАНЬ:** ЕЛИСЕЕВ Е.С. 8-9109-03-84-40.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ **НА САЙТЕ WWW.AUTOSYSTEM.RU**

АДРЕС: РОССИЯ, 443028, Г. САМАРА, ПОС. МЕХЗАВОД, КВАРТАЛ ВСЧ, УЛ. ВИНТОВАЯ, Б/Н, (846) 273-29-17, 996-24-62, 996-24-63, 996-24-65, e-mail: ss20@autosystem.ru

Тестовый пятидверный «Поло» с мотором 1,4 л (75 л.с.) и «автоматом» в базовой для России комплектации Comfortline стоит $17 972.

Автомобиль готов потреблять и 95-й, и 91-й бензин – последний дает шанс хоть немного сэкономить.



легкий автомобиль даже с автоматической коробкой. Вопреки распространенному мнению, любой «автомат» требует привычки, чтобы уверенно, без рывков следовать в ритме плотного потока. Здесь навык возникает очень быстро, несколько светофоров, и вы словно всю жизнь раскатываете на «Поло» между офисами, клубами и супермаркетами. Понравился руль – совсем легкий поначалу, он с набором скорости наливается точно отмеренной тяжестью, чтобы вы, не дай бог, не потерялись в повороте. Проведя какое-то время за баранкой, начинаешь убеждать себя, что 18 тысяч – это не очень дорого… А потом на глаза попадаются отрезвляющие цены конкурентов.

В принципе, если вам нужна машина порезвее или поэкономичнее (ждать умеренного аппетита от 1,4-литрового двигателя с «автоматом», сами понимаете, не приходится), вместо предлагаемых исполнений можно заказать «Поло» в иной комплектации, с мотором 1,2 л (от $13 023) или 100-сильным 1,4 л. Увы, россиянам недоступны дизели, хотя все остальные модели фирма предлагает и с ними. Вновь отсутствие логики…

Да и пес с ней. «Поло» покупают по любви. Причем не к «Фольксвагену»: вы же не ищете рациональное зерно, даря своей даме цветы? □

Белебеевский завод «Автокомплект»: качество, надежность, успех



Если вы ездите на автомобиле ВАЗ, то уже являетесь потребителем продукции Белебеевского завода «Автокомплект» и можете быть уверены в надежности своего авто. Сборка всех автомобилей семейства «Жигули», «Лада», «Нива», а также «Шевроле-Нива» и «Калина» производится с применением шаровых опор только завода «Автокомплект».

Эталон качества и надежности

Вряд ли имеет смысл спорить с тем, что за стандартами качества на АвтоВАЗе следят, иначе бы не имели тольяттинские машины звания народных. Предприятиям, качество продукции которых вызывает нарекания, в поставщики автогиганта не попасть – они просто не проходят всех испытаний. Полностью соблюсти все тонкости технологического процесса, предписанные АвтоВАЗом, под силу только крупным предприятиям, таким как завод «Автокомплект». Поэтому звание поставщика ВАЗа – это высший титул, которого может быть удостоен производитель автодеталей в нашей стране. Белебеевский завод «Автокомплект» этим титулом обладает.

Совершенное оборудование и новые технологии

Преимущество завода - в современном оборудовании и передовой технологии. Здесь работают на уникальных автоматах, изготовленных на специализированных производствах АвтоВАЗа. Содержание и эксплуатация их под силу только таким крупным и мощным предприятиям, как «Автокомплект». И только на таком оборудовании можно работать по современным технологиям, обеспечивающим высокую надежность деталей. «Автокомплект» - пока единственное в стране предприятие, где строго соблюдаются все требования АвтоВАЗа к технологии производства.

Контроль на каждой ступени

На заводе действует многоступенчатая система контроля качества. Например, металл полностью подвергается входному контролю. Затем - контроль по технологической цепочке. Готовая опора тщательно тестируется. По итогам последних лабораторных исследований, проведенных независимыми экспертами, шаровые завода «Автокомплект» по всем основным параметрам, в том числе по вырыву, циклической долговечности, моментам вращения, качения, коррозионной стойкости, намного превосходят показания аналогичных изделий, выпускаемых другими предприятиями страны. Более того, они в своей категории были и остаются на отечественном рынке классикой, полностью удовлетворяющей требованиям АвтоВАЗа.

Сертификация

Известной французской фирмой ЮТАК была проведена сертификация системы менеджмента качества. Недавно с участием её специалистов состоялась конференция поставщиков комплектующих изделий. Зарубежные эксперты помогли в сравнительно сжатые сроки усвоить весьма сложную и объёмную информацию, связанную с подготовкой производства к переходу на новый стандарт ИСО/ ТУ 16949, предъявляющий к качеству изделий повышенные требования. Существенно повышая требования к себе, завод требует того же от своих партнеров, поставляющих предприятию комплектующие. А это в свою очередь еще одна гарантия высокого качества продукции завода «Автокомплект».

Признанное качество

Завод «Автокомплект» входит в Поволжский клуб качества, одной из основных целей которого является оказание помощи предприятиям в изучении и внедрении принципов TQM, международных стандартов в продвижении философии и культуры качества. Это знак особого подхода «Автокомплекта» к качеству своей работы. Клуб предоставляет возможность знакомиться с опытом работы лучших предприятий, быть в курсе новинок, не отставать от последних научных открытий и достижений.

Словом, с помощью этой структуры «Автокомплект» обеспечивает качество, от которого во многом зависит и жизнь человека.

Благодарность АвтоВАЗа

Руководством АвтоВАЗа ООО «Белебеевский завод «Автокомплект» признан «Отличным поставщиком» и по итогам 2005 года отмечен благодарственным письмом. Об этом можно только мечтать!

Поставки на вторичный рынок

Детали, которые серийно устанавливаются на сборочном конвейере АвтоВАЗа, считаются эталонными и наиболее соответствующими техническим условиям. Поэтому при необходимости замены стоит довериться все тому же заводу «Автокомплект», тем более что его изделия легко найти в розничной сети. Для этого руководство завода выстроило широкую дилерскую сеть и гарантирует качество каждой поступающей в продажу детали.

Важные тонкости

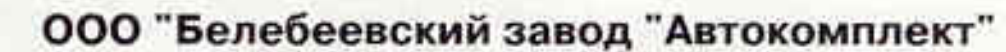
При выборе деталей для вашего автомобиля нужно четко помнить две вещи. Во-первых, одобренные специалистами АвтоВАЗа пальцы для шаровых опор производятся только из высоколегированной стали 38ХГНМ. Во-вторых, единственный допустимый метод производства – это холодная высадка с последующей термообработкой. Данная технология, обеспечивающая хорошие результаты, требует специального дорогостоящего оборудования и потому под силу только крупным и мощным предприятиям. Только такой палец использует для производства шаровых опор завод «Автокомплект». Горячий способ производства хоть и уменьшает цену изделия, но делает его гораздо менее прочным и надежным. Поэтому непривычно низкая цена должна вас насторожить.

Экономическая выгода

В покупке шаровых опор производства завода «Автокомплект» есть прямая экономическая выгода. Произведенные по всем стандартам, они служат дольше других. А это значит, что тратиться на замену придется реже, нежели при выборе деталей других марок. Ну а самый веский аргумент – это безопасность лично вас и вашей семьи. Так что не нужно пытаться улучшить или изменить то, что самим производителем признано эталонным и достойным доверия.

Главные плюсы изделий Белебеевского завода «Автокомплект»:

- предприятие является единственным поставщиком шаровых опор на конвейер АвтоВАЗа;
- только на заводе «Автокомплект» соблюдаются все технологические предписания АвтоВАЗа;
- современная технология производства, богатый опыт и высокий профессионализм коллектива – это гарантия надежности всей выпускаемой продукции;
- руководством АвтоВАЗа ООО «Белебеевский завод «Автокомплект» признан «Отличным поставщиком» и по итогам 2005 года отмечен Благодарственным письмом.



ООО "Белебеевский завод "Автокомплект"

452005, Республика Башкортостан, г. Белебей, ул. Сыртлановой, 1А, т/ф (34716) 4-46-40; 4-35-54; 6-22-68; 6-15-02, td_bzak@mail.ru, www.bzak.ru





В отличие от дешевой комплектации, тестовый «Муссо Спортс» оснащен подушкой безопасности водителя и простеньким климат-контролем.



Щиток приборов, как и весь салон, не отличается дизайнерскими «штучками» и дорогими материалами. Зато указатели хорошо читаются, а большие сигнальные лампочки заметит даже невнимательный.

Полный привод и пониженный ряд подключаются клавишей на панели – на приборном щитке загорается индикатор.





По ступенчатому рисунку несложно узнать «мерседесовский» «автомат». Правда, рычаг ни плавно, ни с налета не захотел занять крайнее положение, обозначенное единицей. Надеюсь, только на этой машине.

сиденье в такт с поршнями. Зато сразу понимаешь: под тобой не какая-нибудь легковушка, а настоящий пикап.

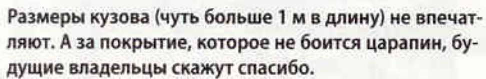
Знаете ли вы, с какой скоростью бегает носорог? Несмотря на свою комплекцию, этот неплохой спринтер развивает до 50 км/ч. Корейский же «Муссо» больше напоминает стайера. Тяговитый дизель неспешно раскручивается, «автомат» плавно перебирает передачи. Подавая пример многим современным коробкам с немыслимым количеством ступеней, на педаль газа реагирует незамедлительно. Поиграв




Признаки дорогой версии «Саньён-Муссо Спортс» – литые 16-дюймовые диски и молдинги по бокам.


Размеры кузова (чуть больше 1 м в длину) не впечатляют. А за покрытие, которое не боится царапин, будущие владельцы скажут спасибо.


Пятицилиндровый рядный турбодизель расположился под капотом свободно – на радость ремонтникам и любителям техники.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SSANGYONG MUSSO SPORTS

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4935
ширина	1760
высота	1864
база	2755
колея спереди	1510
сзади	1520
Снаряженная масса, кг	1902–1988
Полная масса, кг	2520
Время разгона 0-100 км/ч, с	16
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо	ДТ
запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,3
городской цикл	14,3
смешанный цикл	11,1

Двигатель: турбодизель, Р5, 10 клапанов, 2,9 л, 88 кВт/120 л.с. при 4000 об/мин, 256 Н·м при 2250 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая рычажная, сзади – зависимая (мост); рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 255/65R16

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



MITSUBISHI L200
$21 990–27 990
Пожалуй, один из самых популярных пикапов в России. Поклонников завоевывает привлекательной внешностью, надежностью и хорошими внедорожными качествами.
ЗР, 2004, № 6



FORD RANGER
$23 100 – 27 600
В арсенале этого грузовика – по-легковому шикарный салон, достойное поведение как на ровном асфальте, так и на бездорожье, хорошая грузоподъемность. Конструктивный аналог – «Мазда-B2500».
ЗР, 2004, № 6

SSANGYONG MUSSO SPORTS – ПИКАП ПО ВИДУ, НО НЕ ПО СУТИ. НЕ ГРУЗОВОЙ ВСЕДОРОЖНИК, А ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ПЯТИМЕСТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С БОЛЬШИМ ОТКРЫТЫМ БАГАЖНИКОМ.

 Тяговитый дизель, четкая работа «автомата», хороший обзор, пристойная плавность хода для грузовика.

 Нераскрученная марка, спорная внешность, скромные размеры грузового отделения.

кнопкой, расположенной рядом с селектором переключения, серьезных изменений в поведении ни в зимнем (Winter), ни в спортивном режиме (Power) не ощутил.

На загородной трассе «носорог» оказался вполне миролюбивым животным. Не стал спорить с «Ягуаром», вежливо уступив ему дорогу. Правильно, на ровной дороге окружающая фауна даст «Муссо» солидную фору. Хотя по меркам пикапа он ведет себя пристойно – на скорости около сотни говоришь вполголоса. Крены в поворотах абсолютно не пугают, подвески для грузовика непривычно мягкие, правда, на баранке многовато толчков от кочек и ямок. А что до тормозов – к счастью, остановить бегущего «носорога» куда проще, чем разогнать.

Даже не хочется съезжать с асфальта. Вон на окрашенном в цвет кузова бампере сереет отметина. Не исключено, кто-то уже испытывал пикап бездорожьем и задел нежным пластиком ветку или плотный сугроб.

И все же... Минимальный дорожный просвет под передней и задней подвесками не очень велик, 190 мм, так что плюхнуться на пузо и посучить лапками корейский «носорог» любит. Можно не бояться повредить что-то снизу: впереди – защита, сзади – массивный мост. В общем, серьезное бездорожье лучше объезжать, а полный привод поможет взять скользкий подъем или пролезть в неглубокой колее.

В последние годы численность диких носорогов резко сократилась. Поголовье механических сородичей в России тоже ничтожно мало. Увеличится ли? С одной стороны, над этим работают серьезные зоологи из «Северсталь-Авто». С другой – «носорогу» придется делить территорию с сильными соперниками. Естественный отбор, знаете ли. □

Автомобиль предоставлен салоном «БЛОК-ВОСТОК».

СТАРОМОДНИК

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков

«PT-КРУЗЕР» ОБНОВИЛИ – ТЕПЕРЬ ОН ВЫГЛЯДИТ ЕЩЕ АРХАИЧНЕЕ.

Катить на этом синем чуде по весенним бульварам – значит быть в центре внимания. Прохожие и водители до сих пор не привыкли к «PT-Крузеру»: щурясь на долгожданном солнце, они всматриваются в его силуэт с не меньшим любопытством, чем в 2000-м, когда машина только появилась. Внешних изменений после модернизации немного. Фары теперь с лихим изгибом, радиаторная решетка чуть менее «напориста», а на крыше появился маленький спойлер.



В салоне гораздо больше нового: консоль приобрела нарочито прямоугольную форму, передний пассажир теперь в случае чего схватится за поручень над «бардачком», а в центре панели красуются стрелочные часы с эмблемой «Крайслера». Из функциональных новшеств – «электронный информационный центр», по сути, маршрутный компьютер, отслеживающий расход топлива, температуру и даже снабженный компасом.

Впрочем, пытаться описать интерьер «PT-Крузера» – дело неблагодарное! Посмотрите на эти трогательные «блюдца» приборов, вставки в панели под цвет кузова, на несуразно большой руль, хромированный шарик рычага коробки передач… неужели не нравится? По салону так и витает автомобильный дух 30-х; наивное время, которое уже не вернуть никогда.

Chrysler PT Cruiser: 2,4 л, 143 л.с., «автомат», исполнение Limited, опции, $28 700.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
CHRYSLER PT-CRUISER

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4288
ширина	1704
высота	1601
Объем багажника (VDA), л	620
Снаряженная масса, кг	1585
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Топливо	АИ-91–95
запас топлива, л	57
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,7
городской цикл	14,5
смешанный цикл	10,8

■ Двигатель: бензиновый, P4, 16 клапанов, 2,4 л, 105 кВт/143 л.с. при 5200 об/мин, 214 Н·м при 4000 об/мин

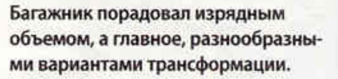
■ Трансмиссия: переднеприводная, А4

Садиться в машину удобно благодаря низким порогам. Учитывая блестящую стилизацию салона, незначительные эргономические огрехи (подушки сидений коротковаты) можно простить.



Если водитель забыл, где расположена горловина бензобака, направление ему напомнит стрелка над спидометром с надписью «fuel door».

На заднем сиденье весьма и весьма просторно, даже если рослый водитель отодвинулся назад практически до упора.



Багажник порадовал изрядным объемом, а главное, разнообразными вариантами трансформации.

…Как же въехать в этот дурацкий двор – если заставленный машинами коридор с поворотами под 90° вообще можно назвать двором! Нет, такие упражнения определенно не во вкусе «PT-Крузера»: при менее чем трех оборотах руля от упора до упора автомобиль требует неприлично много места для разворота, поэтому приходится сновать вперед-назад, словно паркуешь пятиметровый дредноут. А ведь по габариту машина относится к гольф-классу!

Сейчас покупателям предлагают две версии «PT-Крузера»: с моторами 1,6 л (115 л.с.) и «механикой» за 18 900 евро ($22 700), а также 2,4-литровый 143-сильный вариант с «автоматом» – его оценивают в 22 200 евро ($26 700).

Перевод рычага из «паркинга» в «драйв» сопровождается изрядными толчками, в очередной раз возвращая на много лет назад. Газ в пол и… разочарование. Полторы с лишком тонны разгоняются с ленцой, которой не ждешь при моторе такого объема. А его голос переходит в рев на режиме кик-даун. Что вдвойне обидно, поскольку вдавливающего в спинку ускорения нет в помине.

Повороты «Крузер» проходит надежно, в критических режимах начинает плавно вываливаться наружу, скользя всеми четырьмя. Однако подвеска напоминает о себе изрядной тряской на крупных выбоинах. Это не единственное, к чему можно придраться. Например, обзор назад в салонное зеркало весьма посредственный, а пятую дверь можно открыть только ключом с улицы. На скоростях за 100 км/ч «PT-Крузер» начинает посвистывать на ветру. При том, что официально заявлено – шум в салоне модернизированной машины уменьшен на 5 дБ. Впрочем… разве не мы с вами, дорогие покупатели, хотели вернуться в машине времени на несколько десятков лет назад? Ощущение не стало бы полным, если бы «PT-Крузер» заглушили до уровня «Мерседеса» Е-класса! Зато, как принято говорить в среде гурманов, блюдо под названием «PT-Крузер» получилось аутентичным. Приятного аппетита! □

Автомобиль предоставлен российским представительством «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР».

ПЕРВЫЙ, БЛИН!

Анатолий Фомин. Фото: Константин Якубов

Компания БМВ первая на российском рынке предложила покупателям полностью работоспособную навигационную систему с локальными картами. Об этом объявили еще в январе, а в конце марта мы, наконец, получили для теста серебристый БМВ-525i со штатной навигационной системой и российскими картами.

ЧТО ОНА МОЖЕТ?

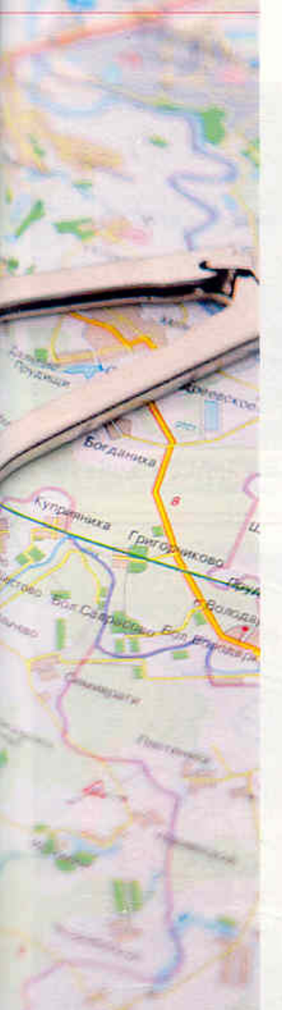
Навигационная система БМВ – только часть мультимедийной системы автомобиля, управляемой с помощью i-Drive. Один вращающийся контроллер, который можно перемещать вперед-назад и вправо-влево, а также и нажимать, ведает всеми функциями. Схема теоретически позволяет управлять всей электроникой при помощи единственной «кнопки». Вот только при этом приходится внимательно смотреть на дисплей – а он хоть и расположен в верхней части передней панели, но отвлекает не хуже мобильного телефона! Лучше остановиться.

В чем плюсы встроенной системы? Во-первых, на панели нет ничего лишнего – дополнительные приборы ухудшают обзорность и снижают пассивную безопасность. Во-вторых, экран в БМВ больше и лучшего качества, чем в компактных навигаторах. В-третьих, система оснащена встроенным гироскопом, что позволяет не терять маршрут даже в тоннелях и под эстакадами, где прием сигналов со спутников GPS невозможен.

В чем минусы, тоже понятно: при покупке автомобиля это дополнительные 3800 евро за пока только московскую навигацию. Официальные цены на DVD с кар-

Подписи на карте пока только латиницей. В трехмерном режиме их вообще нет. Прибудем через 8 минут? Вашими устами мед пить…







Наиболее удобный режим навигации – трехмерная карта в левой части дисплея и подробные инструкции в правой.

Кругляш i-Drive отвечает за все сразу, потому обращаться к нему приходится чаще, чем хотелось бы.



тами – 600 евро. Ну как при этом не привести цену «контрафакта»? 3000 рублей…

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Для начала – естественно, в редакцию: Селиверстов переулок, 10. С первой попытки найти адрес не получилось. Ошибка в базе? Ничего подобного – просто по умолчанию система ищет в том же районе, где был найден предыдущий адрес. Если в область поиска внести «всю Москву», то искомый переулок легко найти. Вот только нумерация домов в нем заканчивается на шестом, а десятого нет и в помине. А ведь нашему зданию почти два десятка лет! Впрочем, сойдет и шестой – еще неизвестно, где удастся припарковаться…

Вот и первый сюрприз: пока мы едем по Химкам, где теперь расположен офис БМВ, все, что может предложить навигатор – показать направление, поскольку карты пригорода (пусть он всего в нескольких сотнях метров от кольцевой дороги) пока нет.

У ближайшей развязки с МКАД система взялась за ум и посоветовала правильный въезд для разворота, после чего предложила толковый маршрут через Ленинградское шоссе. Потолкавшись в пробках, выбираемся на Садовое кольцо, неуклонно и прямолинейно приближаясь к цели. Звонок телефона меняет планы: нас ждут на Комсомольском проспекте. Адрес? Да нет никакого адреса… Напротив Дворца молодежи, но с другой стороны. Воспользуемся «вводом с карты». Получается неплохо, если представляешь географию столицы. Навигатор не подкачал!

Второй маршрут до редакции составили, используя не «скорейший», а «кратчайший» алгоритм (всего навигационная система предлагает шесть вариантов). Он получился интереснее, чем предполагали: через Ленивку и Колымажный переулок, далее по Бульварному кольцу.

День прошел в любопытных поездках, однако новых для нас маршрутов открыть не удалось. Поиск по адресам – непростая вещь, но навигационная система БМВ специально избегала сложностей. После выбора улицы нужно выбрать дом – система сама подскажет, какие цифры остались. Но не обольщайтесь – если здание в глубине квартала, вы его не найдете…

POI

Эта аббревиатура есть практически в любом навигаторе

Вместо карты на экран можно вывести и координаты. Даже с высотой над уровнем моря.



Трехмерный вариант самый приятный для глаз – чего стоят нарисованные облачка!





Шесть вариантов прокладки маршрутов: автомагистрали, без автомагистралей, быстрый, короткий, без пробок (!), без платных дорог.



Межквартальных проездов система не знает – путь с соседней улицы занял почти 5 км.

– Points Of Interests (дословно «интересные места»). Обычно в их число входят городские достопримечательности, гостиницы, рестораны, банки, места отдыха. В навигационной системе БМВ эта функция по умолчанию отключена. Включить не так легко – нужный пункт меню запрятан довольно глубоко. Зато потом на карте можно отобразить и рестораны, и гостиницы, и станции технического обслуживания, и даже представительства компаний, задать поиск тех, что поблизости. Результаты нас несказанно удивили – такого обилия злачных мест в спальном районе мы не ожидали. Впрочем, оказалось, это компьютерный «глюк»: понравившееся заведение – в 17 километрах от нас!

Незадача вышла и с адресами представительств. На запрос БМВ система с легкостью выдала маршрут, которым мы не замедлили воспользоваться. Но чем ближе к финальной точке, тем больше мы недоумевали, очутившись в итоге по прежнему адресу представительства, откуда оно выехало год назад. Смешно.

ЭКЗАМЕН ПО МОСКВОВЕДЕНИЮ

Москва – далеко не самый большой по площади город мира, но по количеству жителей уступает лишь пяти крупнейшим азиатским мегаполисам и столице Аргентины. Сложная и неравномерная застройка, гремучая смесь промышленных и жилых районов, словно пицца, нарезанная линиями железных дорог. Официально это называется радиально-кольцевой структурой.

Для наших оценок мы запаслись десятком весьма заковыристых адресов. Перед тестом предварительно проверили не только возможности подъезда, но и само существо-



Дорогу к дилеру система знает. Что скажут про навигацию специалисты по ремонту и запчастям?

СЛОЖНЫЕ ТЕСТОВЫЕ АДРЕСА В МОСКВЕ

1. Селиверстов переулок, 10.
2. Улица Кутузова, 9.
3. Бумажный проезд, 14.
4. 1-я Пугачевская улица, 17.
5. Большая Черкизовская, д.22, корп. 7.
6. Улица Новаторов, 20.
7. Московский проспект, 18.
8. Борисовская улица, 40.
9. Улица Шеногина, 4.
10. Новые Черемушки, квартал 32а.

Если адрес точно не известен, можно просто «ткнуть в карту». Туда навигатор вас и приведет…



Дороги, по которой мы едем, на карте еще нет. Сворачивать вправо не будем – мы на эстакаде, построенной совсем недавно.





Конкретный дом на улице можно выбрать из списка. Но в нем далеко не все строения (номера 20–24 отсутствуют).



Многоуровневые развязки столицы прописаны очень хорошо. Заблудиться почти невозможно.

вание точек – строительство в Москве идет довольно активно и привычные пути меняются. Основная проблема «сложных» адресов в том, что дома, указанные по одной улице, на самом деле требуют подъезда с другой. Впрочем, таких мы взяли всего пару – это уж чересчур сложно. Остальные просто из не слишком известных уголков столицы.

Вы улицу Кутузова знаете? Нет, не Кутузовский проспект, а улицу – их, кстати, в столице две... А как вам адрес: Московский проспект, 18? Это не в Питере, а в Москве! А то, что кроме Братеева, есть еще и Братцево, вы слышали? Поверьте, даже матерые таксисты порой удивляются... Некоторые результаты наших блужданий – на фото.

ПОСТ И МАСЛЕНИЦА

Долгое время автомобильные навигационные системы были у нас под запретом. В Японии ими пользуются уже 20 лет, в Европе – больше десяти. Неудивительно, что во время зарубежных поездок впечатления от них более оптимистичные.

Задачи, предложенные навигатору, были не из простых: полностью он справился лишь с тремя из десяти. Остальные выполнены частично: найдена нужная улица с «похожим» адресом. Дальше надейся только на местных прохожих.

Маршрут в Европу построить не сложнее. Мы проверили – до Мюнхена система доведет. Впрочем, и в Москве есть чему порадоваться – сложные развязки на МКАДе и Третьем кольце система отработала безукоризненно. Особенно хорошо с включенным трехмерным «перспективным» отображением на экране – запутаться практически невозможно. Порадовал и сам экран – изображение хорошо видно даже под прямыми солнечными лучами. Неплохо справляется навигация и с односторонними переулками в центре. По крайней мере, под «кирпич» не подвела ни разу.

ШТАТНЫЙ НАВИГАТОР УДОБНЕЕ ПОРТАТИВНОГО, НО ПОКА ОН РЕШИЛ ТОЛЬКО ТРИ ВОПРОСА ИЗ ПОСТАВЛЕННЫХ ДЕСЯТИ.

Голосовые подсказки тоже выполнены достойно. Приятный женский голос без «металлического» оттенка, система автоматически приглушает музыку перед объявлением. Хотя сам текст его порой удивляет: «приготовьтесь занять левую сторону проезжей части». Скажите просто: держитесь левее. Время прибытия упорно рассчитывается из разрешенных Правилами 60 км/ч. Это совершенно нереально – скорость втрое, а то и вчетверо ниже! Неужели нельзя исходить из средней? Это умеет даже простейший GPS-приемник за 150 долларов!

Не ошибается тот, кто ничего не делает. Долгий вынужденный пост без навигационных систем в России закончился. Впереди – масленица? Пускай первый блин БМВ несколько сыроват, начало положено. На подходе навигаторы «Порше» и «Мерседеса», и самые серьезные конкуренты – встраиваемые навигационные системы альтернативных производителей. Так что «снимать сливки» придется недолго, предстоит поработать и над качеством, и над ценами. Новые карты вот-вот появятся, ошибки в программе обещают исправить. Жизнь заставит – на пользу потребителям. □

Поворот на улицу Степана Супруна через 200 метров, а бензин кончится через 44 км. По «Минке» можно и до Мюнхена.



«Ямки и поваляться» – отличное название и всего в 600 м. На самом деле мы в Медведкове, а ресторан на Никитской (около 17 км).



ДЛЯ ВЛЮБЛЕННЫХ В ВЕТЕР

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Дженерал моторс»

КРАСИВЫЙ КАБРИОЛЕТ + ПРОСТОРНОЕ КУПЕ = «АСТРА ТВИН ТОП», КОТОРАЯ УМЕЕТ НЕПЛОХО ЕЗДИТЬ В ОБОИХ ВАРИАНТАХ КУЗОВА.



В весенней Москве тают сугробы, гремит по подоконникам капель. А на Сардинии почти лето, и тугая струя нагретого за день воздуха врывается в машину, наполняя душу ощущением праздника. В такие моменты начинаешь сам себе завидовать!

Где-то там, в нескольких часах полета остались неоконченные дела, заботы, а тут море, прекрасная погода и стильная



новинка: купе-кабриолет «Опель-Астра Твин Топ». Открытая машина – баловство, плохо совместимое с привычной жизнью? Это как посмотреть: здесь практичные хэтчбеки, седаны, универсалы кажутся слишком обыденными, лишенными праздничного настроения. Чем сидеть в железной коробке, лучше под жужжание сервоприводов сложить крышу и катить себе, купаясь в завистливых взглядах.

ДВА В ОДНОМ

Идея купе-кабриолета в общем-то не нова. Став модным, сегмент подобных авто стремительно пополняется новыми моделями. Создатели стремились сделать из обычной «Астры» нечто особенное, в первую очередь уделяя внимание внешности. Чистые, простые линии передней части кузова, стильная покатая крыша, навевающая воспоминания о другом «опелевском» купе – «Калибре». И в то же время рубленые грани мощной кормы…. А ведь красиво получилось!

На вооружении новинки гамма современных бензиновых моторов (1,6–2,0 л, 105–200 л.с.), среди которых две заряженные турбоверсии. В отдельных комплектациях специально настроенное, адаптивное шасси (Interactive Driving Sistem) призвано обеспечить отличную управляемость. С этих позиций «Астра Твин Топ» – скорее заявка на полноценное спортивное купе, нежели просто красивое транспортное средство для индивидуалиста.

При этом автомобиль не лишен практичности. Большая колесная база (2614 мм) позволила сделать салон достаточно удобным для четырех взрослых седоков. Интересен и сам «трансформер» – трехсекционная складная крыша. Ее детали компактны, поэтому, как утверждает фирма, даже со сложенным верхом «Астра» может похвастать вместительным багажным отделением.

Что же, посмотрим! Дорожные сумки с завидной легкостью исчезают в недрах ярко-красной машины с шильдиком 1,8...



Версию Cosmo отличают спортивное рулевое колесо, климат-контроль, регулируемые настройки шасси и поворачивающиеся фары.



В ряду переключателей под экраном тумблер «Sport» – он меняет настройки подвески.



Трансформер в действии: привод крыши полностью работоспособен и в движении, до скорости 30 км/ч.

КУПЕ ИЛИ КАБРИОЛЕТ

Словно козырек бейсболки, маячит впереди рамка ветрового стекла, массивное внутреннее зеркало прямо перед глазами. Я все время пытаюсь сползти вниз с удобного, в меру облегающего сиденья, чтобы хоть немного улучшить себе обзор. Тем более что поворот следует за поворотом.

Мотор, очевидно, несколько скованный требованиями Евро IV, не торопится демонстрировать прыть 140 «лошадей» – ускоряет машину уверенно, но довольно монотонно. А где же злость, характер, присущие энергичному облику купе-кабриолета? Пока что заявку поддерживают добротные управляемость, тормоза да активно «зудящие» руль и рычаг коробки. Да, вибраций здесь определенно многовато.

Но вот стрелка тахометра подбирается к 5000. Кажется, ждать уже нечего – и тут заунывная песня мотора переходит в могучий рев, «Астра» с новой энергией устремляется вперед, наконец-то показывая, на что способна. Теперь это настоящий атлет. Подвески хоть и жестки, зато надежно держат дорогу.

Двадцать-тридцать секунд, и я в кабриолете. Без крыши вибраций в салоне стало заметно меньше, да и двигатель не так слышен на фоне шума рассекаемого воздуха. Нестись сломя голову не хочется – предпочел неспешно катить, обозревая окрестности. Поведение машины практически не изменилось, единственное не очень приятное наблюдение – вибрация рамки ветрового стекла на мелких неровностях. Они хорошо заметны благодаря все тому же зеркалу, маячащему перед глазами. Конечно, «сквознячков» в салоне стало больше, зато с ветерком веселее!

Самая быстрая 200-сильная «Астра» встречает подчеркнуто грубоватой ко-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	OPEL ASTRA TWIN TOP	
	1,8 ECOTEC	2,0 TURBO
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4476	
ширина	1831	
высота	1414	
база	2614	
колея спереди/сзади	1488/1481	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1515	
Полная масса, кг	1865	
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,4	8,9
Макс. скорость, км/ч	209	237
Топливо	АИ-95	
запас топлива, л	52	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,2	7,3
городской цикл	10,3	13,3
смешанный цикл	7,7	9,5
Кузов		
Количество дверей/мест	2/4	
Объем багажника (VDA), л	440/205	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1796	1998
Степень сжатия	10,5	8,8
Мощность, кВт/л. с.	103/140	147/200
при об/мин	6300	5400
Крутящий момент, Н·м	175	262
при об/мин	3800	4200
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	M6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	225/45R17	





Погрузку и выгрузку багажа упрощает устройство Easy Load, автоматически приподнимающее элементы сложенной крыши на 250 мм.

жей сидений, хвастает шестиступенчатой «механикой» и адаптивным шасси с возможностью регулировать демпфирующие способности подвески (режим «Спорт»). Автомобиль заметно лучше доведен с точки зрения шумов и вибраций. В звуке мотора слышен породистый рык, да и его возможности раскрываются совсем по-другому. На 2500–3000 об/мин удобная тяговитость сменяется мощным ускорением…

Тут-то и вспоминаешь о кнопочке «Sport». Стоило нажать тумблер, как способности подвески и мотора пришли в желанное соответствие, наделяя вас полной уверенностью. «Астра Твин Топ» становится настоящим спортивным купе, радуя взаимопониманием в быстрых поворотах.

В ЕВРОПЕ И В РОССИИ

Практичным немцам новое купе-кабриолет обещано по цене от 23 650 евро (примерно $28 500). Фирма утверждает, что версии с наиболее популярными двигателями от 100 до 150 л.с. будут на 3000 евро дешевле ближайших конкурентов. Ничего не скажешь – заманчиво… но это в Европе.

У нас пока все туманно. Автомобили могут появиться уже летом (логично!), но цены еще не определены. В общем, очень похоже на ситуацию с другим трансформером – «Опелем-Тигра» (ЗР, 2004, № 10). Если «твин-топы» будут активно покупать на Западе, в России они появятся не скоро. Эх, а ведь так празднично все начиналось: море, солнце и «Астра Твин Топ». □



ДЛЯ ЖЕСТКОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ

Одна из серьезных инженерных проблем при создании кабриолета – обеспечить нужную жесткость кузова. На «Астре Твин Топ» применены специальные силовые элементы: по сравнению с предыдущей моделью удалось на 30% повысить жесткость на кручение, что положительно сказалось на управляемости и устойчивости.

Чтобы обезопасить пассажиров при опрокидывании, новинка оснащена очень жесткой рамкой ветрового стекла и активной системой защиты. При возникновении аварийной ситуации из-за задних сидений за 0,2 с выдвигаются алюминиевые стержни, активируются преднатяжители ремней. Механизм срабатывает и при установленном жестком верхе.



«ФОКУС» С РАЗОБЛАЧЕНИЕМ

Максим Сачков

Вы можете купить любой «Фокус» при условии, что он будет через полгода. Пожалуй, так в новых реалиях должна звучать знаменитая фраза, приписанная основателю фирмы «Форд». Если вы сейчас решили приобрести машину из Всеволожска в популярной комплектации, рассчитывайте на... осень. Что за магическая сила притягивает к этому автомобилю?

ОТ ПРОСТОГО К ДОРОГОМУ

Покупателей «Фокус» привлекает, в первую очередь, ценой: получить менее чем за 12 тыс. долларов современный автомобиль гольф-класса! Вместительный, безопасный, да еще не в самой бедной комплектации: подушка водителя, передние электростеклоподъемники, центральный замок и иммобилайзер, рулевая колонка с двумя регулировками, сиденье с «лифтом». Кондиционера, правда, нет, а кузов и мотор за эту цену самые скромные – трехдверный хэтчбек и 80-сильный агрегат объемом 1,4 л.

Дальше только успевайте отсчитывать купюры. Окрас с металлическим блеском – плюс 275 долларов. За пятидверный хэтчбек придется доплатить 460 «условных», а надбавка за любимый многими россиянами седан – вдвое больше. Нужен универсал? Он дороже трехдверного хэтчбека в той же комплектации на 1550 «зеленых».

При желании потенциальный покупатель разбавит аскетичную версию «Амбьент» (Ambiente) опциями – от резиновых ковриков ($35) до кондиционера ($1150). Кстати, последний включен в более богатую комплектацию «Комфорт» (Comfort), которая дороже на 1000 с небольшим. Пожалуй, целесообразней выбрать «комфортный» вариант, получив, помимо кондиционера, еще молдинги и ручки дверей в цвет кузова, а вместе с ними и интерьер посолиднее.

В комплектации «Комфорт» больше возможностей ассигновать солидную, часто че-

С «ФОКУСОМ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 100 тыс. км или 2 года, в зависимости от того, что наступит раньше. Не позднее чем через 6 месяцев после покупки можно за дополнительную сумму приобрести программу «Форд Сервис Контракт», продлевающую гарантию до 4 лет и 125 тыс. км. Рекомендованные расценки на любое ТО (каждые 20 тыс. км) с расходными материалами – 50 евро (примерно 1700 рублей).

«Форд-Фокус»-седан.

«Форд-Фокус»-универсал.

«Форд-Фокус ST».

«Форд-Фокус C-Max».



«Форд-Фокус»-хэтчбек.

тырехзначную сумму на дополнительное оборудование. Вместо кондиционера можно заказать двухзонный климат-контроль ($390), установить парктроник на корме ($290) или электростеклоподъемники на всех дверях и зеркала с обогревом ($230). Тем, кто готов вложить деньги в безопасность, предлагают вторую фронтальную подушку и боковые (по $290), ABS и систему курсовой устойчивости ($690), а также ветровое стекло с обогревом ($170). На этом список опций не заканчивается – самые расточительные могут потратить больше 7000 долларов.

«Фокусы» в комплектации «Тренд» (Trend) богаче и снаружи, и внутри – хром на решетке радиатора, темные ободки на фарах. Вполне логично, что и дополнительное оборудование посерьезнее – например, кожаные кресла ($1590) или биксеноновые фары ($980).

На верхней ступени – комплектация «Гиа» (Ghia). Многие красивые и удобные штучки, которые в других версиях предла-



Компанию нынешним двигателям (на фото 100-сильный мотор) вскоре составит еще один – бензиновый объемом 1,8 л мощностью 92 кВт/125 л.с. На новую модификацию уже принимают заказы.

Как положено современным моделям, сиденье у всех модификаций с разными кузовами разрезано на две неравные части. По форме багажники удобные, особых проблем с погрузкой не будет.

Солидный внешний вид, добротные материалы, хорошая эргономика – таково внутреннее убранство «Фокуса». Чем дороже комплектация, тем больше в салоне кожи, дерева и алюминия.



ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ

	Ambiente	Comfort	Trend	Ghia
1,4 л (80 л.с.)	от $11 720	от $12 810		
1,6 л (100 л.с.)		от $13 270		
1,6 л (100 л.с.) с «автоматом»		от $14 420	от $14 650	от $15 850
1,6 л (115 л.с.)		от $13 730	от $13 960	от $15 160
1,8 л (115 л.с.) турбодизель		от $15 670		
2,0 л (145 л.с.)			от $14 820	от $16 020

гают как опции, здесь – в базовом оборудовании: четыре электростеклоподъемника, электрозеркала с обогревом, ключ с дистанционным управлением сигнализацией, фронтальные и боковые подушки. Плюс – черты, характерные лишь для «Гиа»: оригинальное оформление центральной консоли, кожаный набалдашник рычага коробки с серебристым логотипом и ободком, россыпь светильников, в том числе в ногах и возле зеркал на козырьках.

ЛИТРЫ И СИЛЫ

Самый доступный бензиновый 1,4-литровый мотор не может похвастать характеристиками, хотя водителя, предпочитающего спокойный, размеренный стиль езды, устроит. Тем более, если большую часть времени автомобиль живет в плотном городском потоке. С такой работой 80 «лошадок» справятся на ура, а в выхлопную трубу не улетят лишние деньги. На шоссе не столь комфортно – хотите ехать динамично, чаще переключайте передачи, не давая оборотам упасть.

За «Фокус» с мотором 1,6 л придется доплатить почти 1500 долларов, поскольку в комплектации «Амбьент» его не устанавливают. Стосильный агрегат тянет повеселее, напоминая о себе отчетливым говорком, который пробивается даже через добротную шумоизоляцию. Желающим приобрести «Фокус» с двумя педалями придется остановиться на этом моторе, с другим четырехступенчатый «автомат» не ставят. Существует версия с агрегатом того же объема – 1,6 л, но на 15 л.с. мощнее.

Если и этих «лошадок» недостаточно, заказывайте «Фокус» с 2-литровым двигателем. А разделяющим европейские ценности предлагают версии с дизелем 1,8 л (ЗР, 2006, № 3). Такие машины существенно дороже бензиновых, равных по силам. Поэтому надо горячо любить дизели либо много ездить. Ведь при нынешней разнице в ценах на топливо дизельный «Форд» окупится лишь после 100 тыс. км. Кстати, периодичность и стоимость ТО у дизельных и бензиновых версий одинакова. Тем, кто все же решится на дизель, советуем доплатить за пусковой подогреватель ($460). Без него в трескучие морозы салон как следует не протопишь, особенно если мотор тарахтит на холостых в затяжных пробках.

Особняком стоит спортивная версия – «Фокус ST». Правда, и его придется подождать несколько месяцев, предварительно оговорив с дилером комплектацию. Такие машины поставляют под конкретного клиента, разговор с которым начинается с 29 тыс. долларов. Под капотом грозно порыкивает пятицилиндровый 2,5-литровый агрегат с турбонаддувом, в котором 225 «лошадей». Они постараются, чтобы стрелка спидометра пересекла отметку 100 км/ч меньше чем за 7 с и «уперлась» лишь ближе к 240 км/ч. Только успевай отщелкивать передачи механической шестиступенчатой коробки. Некоторые отличия модификации ST от обычных «фокусов» – спортивная подвеска, 18-дюймовые диски с низкопрофильными шинами, оригинальные бампер и решетка радиатора, сиденья «Рекаро», металлические накладки на педали. Тут еще много такого, что вызовет завистливые взгляды окружающих и чувство удовлетворения у хозяина.

Если вам не хватает места, а не мощности, приглядитесь к модели C-Max. Мини-вэн на

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	7200
Фара	2500
Крыло переднее	4000
Капот	7500
Глушитель	5500
Бампер передний в сборе	5600
Фильтр топливный/масляный/воздушный	–/200/600
Ремень генератора/ГРМ	1500/900
Тормозные колодки передние (комплект)	1850

Дизайн приборного щитка изящным не назовешь. Зато ничто не отвлекает внимание, приборы отлично читаются. На заказ в дорогих комплектациях установят маршрутный компьютер.

Опции, преображающие центральную консоль, – управление климатической установкой и самой дорогой аудиосистемой с CD-чейнджером.

Если сзади никто не сидит, подголовники можно «сравнять» со спинкой, чтобы они не мешали обзору. Плохо, что даже в дорогих комплектациях шея у среднего пассажира не защищена.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD FOCUS			
	1,4*	1,6*	2,0**	1,8*** TDCi
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4342		4488	4475
ширина	1840		1840	1840
высота	1497		1497	1497
база	2640			
колея спереди	1535			
сзади	1531			
Снаряженная масса, кг	1229	1264	1364	1440
Полная масса, кг	1690	1730	1810	1950
Время разгона 0-100 км/ч, с	14,1	13,6	9,3	10,9
Макс. скор., км/ч	164	172	193	190
Топливо	АИ-92			ДТ
запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,4	6	5,4	4,4
городской цикл	8,7	10,6	9,8	9,8
смешанный цикл	6,6	7,7	7,1	5,3
Кузов				
Кол-во дверей/мест	3/5	5/5	4/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	385/1247		526	480/1525
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Рабочий объем, см³	1388	1596	1999	1753
Степень сжатия	11	11	10,8	17
Мощность, кВт/л.с.	59/80	74/100	107/145	85/115
при об/мин	5700	6000	6000	3700
Крутящий момент, Н·м	123	150	185	300
при об/мин	3500	4150	4500	1900
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5		А4	М5
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые			
задние	барабанные			
Размер шин	195/65R15, 205/55R16			

** Хэтчбек. ** Седан. *** Универсал.*

платформе «Фокуса» у нас продают лишь с двумя моторами 1,6 и 1,8 л – соответственно, 115 и 125 «лошадей». Меньше и комплектаций, отсеялся «Комфорт». Естественно, минивэн дороже обычного «Фокуса» – в начальной версии «Амбьент» почти 18 тыс. долларов, а самый навороченный «Гиа» чуть-чуть не дотягивает до 35 тысяч.

БЕЗ ЧУДЕС, НО С «ФОКУСОМ»

Рослые и крупногабаритные коллеги подтверждают: «Фокус» – один из самых просторных в своем классе. На переднем ряду водитель и пассажир не мешают друг другу, на заднем диване – вполне сносно усядутся трое. Жаль, что для среднего ремень только поясной, а подголовника и вовсе нет.

За рулем «Фокуса» удобно. Комфортные кресла – с большим диапазоном регулировок, в том числе по высоте. Даже в самой простой комплектации рулевая колонка настраивается в продольном направлении и по углу наклона. Только старайтесь не задевать за ее массивный и жесткий кожух при посадке и высадке, иначе ноги будут в синяках.

Поведением на дороге «Фокус» пытается угодить и водителю, и пассажирам – получается не всегда. Подвеска комфортная, нетрясучая, но большим запасом энергоемкости похвастать не может. Серьезные ямки и колдобины отзываются пробоями. Огрехи покрытия на руль почти не передаются, но вместе с неровностями пропадает связь с дорогой. Кроме того, в поворотах машина заметно кренится, а на неровностях кузов начинает раскачиваться. Впрочем, серьезного «криминала» в поведении «Фокуса» нет. Чего действительно стоит опасаться – вялых тормозов у модификаций без ABS. Напомним, без электроники тормозной путь заметно увеличивается (ЗР, 2005, № 12).

Несмотря на некоторые недостатки, «Фокус» – одно из самых выгодных предложений на российском рынке. Стоит почти одинаково с младшей сестрой «Фиестой» и дешевле многих конкурентов. Да и по расходам на эксплуатацию многие модели этого класса обходятся дороже.

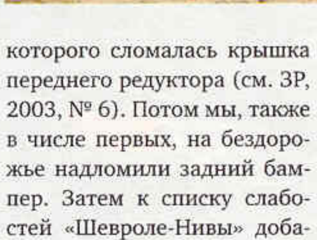
По большому счету, проблема – одна. Ждать полгода или даже несколько месяцев согласится не каждый. Правда, в этом году завод во Всеволожске наращивает выпуск, а некоторые комплектации будут приходить из-за рубежа, но продавать их обещают по тем же ценам, что и автомобили российского производства. Надеемся, скоро очереди исчезнут. Незаметно, как в хорошем фокусе. □

ТРЕЩИНЫ В ОТНОШЕНИЯХ

Александр Будкин

«ШЕВРОЛЕ-НИВА»

- Изготовитель: .... «GM-АВТОВАЗ»
- Год выпуска: 2002
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: .... с декабря 2002
- Пробег на момент отчета: .... 100 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: .... 2003, № 2, 4, 6, 8, 11, 12; 2004, № 1, 5, 10, 12; 2005, №11



Споры о том, сколько ездить на «Шевроле-Ниве», вели с ее появления в редакции. В документах на автомобиль указан ресурс 90 тыс. км, представители СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ» заверяли, что «должно быть 120 тысяч». Посовещавшись, мы остановились на круглой цифре – 100.

ГОДЫ ЮНОСТИ

На долю автомобиля выпало немало приключений. Он, если верить производителю, был первым из товарных, у которого сломалась крышка переднего редуктора (см. ЗР, 2003, № 6). Потом мы, также в числе первых, на бездорожье надломили задний бампер. Затем к списку слабостей «Шевроле-Нивы» добавились наружные зеркала (кронштейны закисают и при любом контакте отламываются), система охлаждения – из нее куда-то неудержимо уходит «Тосол», а у каждого второго автомобиля хоть раз в жизни срывает подводящий патрубок радиа-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Необходимость частой регулировки передних ступиц – одна из особенностей всех «нив», «Шевроле» – не исключение.



Открутилась гайка на трапеции привода стеклоочистителей – дворники встали.



Сломав второе зеркало, приучился каждый вечер складывать «лопухи». Иначе, через пару месяцев зеркала закисают и ломаются. Увы, через 6–8 месяцев они все равно теряют подвижность. Итог – четыре зеркала за 100 тыс. км.



Капот через три года выглядит неважно. К счастью, коррозия не распространяется, но серый цвет для «Нивы» – не лучший.



Самое уязвимое в передней подвеске – шаровые опоры (неудачный пыльник). На более поздних машинах опоры стали ходить до 60 тыс. км. Приводы вполне могут осилить 100-тысячный рубеж, но для сальников полуосей даже 45 тыс. км – большая удача.



Переключатель забора воздуха стал настолько тугим, что ручка однажды не выдержала. Еще больше хлопот доставил один из тросов привода печки. Тот, что регулирует температуру, вылетел из оплетки. Ремонт оказался нелегким, небыстрым и недешевым.

тора, а также катушка зажигания – хоть одну, да заменишь. Была еще куча проблем, связанных с конструктивными недочетами первых «нив». Но поговорим лучше о тех, что актуальны и для теперешних владельцев.

К лету 2003-го, когда наша «Нива» собиралась на ТО-15 тысяч, а счет проданным автомобилям шел на тысячи (но еще не на десятки тысяч), в очередь на фирменный техцентр записывали за неделю. Плановое обслуживание стоило больше $200 (в полтора раза дороже, чем для «КИА-Спортидж»). Но владелец мог успокоить себя тем, что поддерживает гарантию. Ради нее соглашались поставить автомобиль в гараж на несколько дней. Это раздражало, но автор (и не он один) верил, что сервисная сеть быстро развивается и очередей скоро не будет.

Спустя примерно год автомобиль проходил ТО-60 тысяч, а проблем только прибывало. Гарантия кончилась, число поломок росло, цены на обслуживание оставались высокими, а их произведение на нормочасы раздражало больше, чем сами очереди, которые, кстати, меньше не стали: автомобилей-то прибавлялось! Добавьте дороговизну оригинальных запасных частей, которые к тому же трудно купить в магазине. Из-за этого и приходилось ехать на фирменный сервис.

Минул еще год: пробег перевалил 100-тысячный рубеж. Станций, готовых обслуживать машину, стало больше, но на фирменных очередь не исчезла. Плановый визит на сервис подразумевает наличие в загашнике примерно тысячи долларов. И дело не в том, что слишком дороги запчасти: они появились в магазинах и даже заметно подешевели. Но ведь цена нормочаса на фирменных СТО – $25–30. А операций на «Ниве» с таким пробегом нужно сделать много. Счет за обслуживание нашей машины при пробеге 90 тыс. км превзошел самые смелые предположения... $1700!

Замечу: автомобиль приехал на СТО своим ходом и, как я был уверен, в приличном состоянии. Итак, замена нескольких сальников, пыльников, сайлент-блоков (задние «махнули» вместе со штангами), всех шаровых опор и приводных ремней, передних тормозных колодок, свечей зажигания, нескольких шлангов в системе охлаждения. А еще – постукивали клапаны и появилась усталостная трещина на крышке пятой передачи. Заменили гидрокомпенсаторы и крышку вместе с парой шестерен, поскольку те выгля-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

С двигателем не очень повезло: холодный с рождения постукивал клапанами. К 40 тысячам стук стал навязчивым – заменили гидрокомпенсаторы. К 90 тысячам все повторилось.





Выкрашиванием зубьев на шестерне V передачи бывалых владельцев «нив» не удивишь. «Шевроле» – не исключение. Хуже, что треснула корпусная деталь, в полости которой работает пятая передача.

Низкий уровень «Тосола» – хроническая болезнь, даже если нет течей. Возможно, причина в том, что сразу после выключения зажигания вентилятор останавливается. Двигатель перегревается по нескольку раз в день.





Один из внезапных отказов машины, потребовавший вызова эвакуатора, связан с сигнализацией. А установил ее при продаже «Нивы» официальный дилер. В первый год ломался замок зажигания со встроенным приемником иммобилайзера, отходили контакты комбинации приборов.

Генератор со шкивом под поликлиновой ремень сейчас на всех «нивах». У нас – ранняя машина с другим шкивом, а главное – с нижним расположением агрегата. На него постоянно капает «Тосол» и летит грязь. За три года заменили четыре диодных моста и генератор в сборе!





Сальники текут через 20–40 тыс. км. Видимо, такова чистота обработки валов, которые они уплотняют. Родные вазовские хомуты лучше заменить сразу.



ОТВЕТ «Джи-Эм–АВТОВАЗ»

по дефекту соединителя переднего тормоза (дет. 2123-35010856).

1. Деталь входит в состав передних тормозов и поставляется на сборку нашим поставщиком ОАО «АВТОВАЗ». Конструкция детали также была разработана и испытана на ОАО «АВТОВАЗ». Результаты полного цикла испытаний – положительные. Ресурсные испытания были проведены в полном объеме, включая зимние и «юг, горы». В процессе испытаний этот дефект не наблюдался.

2. Дефектные детали были переданы в исследовательский центр ОАО «АВТОВАЗ» для проведения исследований и выявления причин разрушения. По заключению экспертов, разрушение детали произошло по причине электрохимической коррозии. Важно, что этот дефект является единичным и на сегодняшний день обнаружен только на нескольких автомобилях, произведенных в августе 2003 года. По заявлению экспертов ОАО «АВТОВАЗ», такое же соединение применяется и на цилиндре тормозов, изготовленном из алюминиевого сплава литьевым способом, и эта деталь не подвергается электрохимической коррозии. Соединитель тормозов был изготовлен из прутка дюралюминиевого сплава методом машинной обработки.

3. О наличии дефекта были информированы все дилеры ЗАО «Джи-Эм–АВТОВАЗ» с целью контроля автомобилей и в случае необходимости замены деталей. ОАО «АВТОВАЗ» подготовило программу по скорейшему переходу на изготовление соединителя методом литья и в августе 2005 г. планирует начать выпуск новой детали.

В настоящее время продолжаются исследования в лабораториях ОАО «АВТОВАЗ» с целью недопущения подобных дефектов.

Сергей Захарченко, менеджер по моделям действующего производства СП «GM – АВТОВАЗ».

дели неважно. А ведь при таком пробеге нередко приходится обновлять шины или менять тормозные диски, могут выйти из строя амортизаторы или задние колодки. Так что не стоит думать, будто названная цифра – предел.

ТРЕСНУТАЯ

Биографию нашей «Шевроле-Нивы» можно писать не только в рассказах про обслуживание, но и, например, в историях… трещин.

В 2003-м дважды трескалась крышка переднего редуктора (в глубоком снегу зимой и топкой грязи летом). Производитель винил нас в неправильной эксплуатации, но, когда поломки появились и на других машинах, разработал усиленную крышку. Кстати, поломка весьма неприятная: чтобы ехать дальше, нужно снять передний кардан и включить блокировку.

В августе того же года «Нива» отправилась во Владивосток. Вернулась с трещиной в левом лонжероне, где крепится редуктор рулевого управления. Говорят, это место потом тоже усилили. А почему потом? После этого дважды трескался задний бампер – от касания с грунтом. Напомню, незадолго до запуска машины в серию существенно снизили жесткость задних пружин для улучшения управляемости. В результате автомобиль с тремя пассажирами сзади стал на бездорожье доставать бампером до земли. Ну а последняя трещина, как вы помните, на крышке пятой передачи – самая неприятная.

Но может, это еще цветочки? Летом 2005-го в редакцию позвонил читатель и пожаловался: на его «Шевроле-Ниве» выкрашиваются… детали переднего тормозного механизма! Отправили запрос на «Джи-Эм–АВТОВАЗ», ответ приводим.

ПОЧЕМ УДОВОЛЬСТВИЕ

Прежде чем ответить на вопрос «брать или не брать?», предлагаю каждому из потенциальных покупателей немного арифметики.

Цена автомобиля в декабре 2002 года – $8000, сейчас минимальная – $10 800. Расходы за 100 тыс. км на ремонт и обслуживание – $6490, на бензин – $5080. Итого: $19 570 с учетом стартовых 8 тысяч или $22 370 – для теперешних почти 11 тысяч. Наш опыт дает возможность сравнить эту сумму с аналогичной для корейского или японского автомобиля С-класса. Как правило, в первом случае получается чуть меньше, во втором – примерно столько же.

ЧЕГО В БОЧКЕ БОЛЬШЕ?

Дегтя, конечно, достаточно, но венчать рассказ столь печальной нотой не хочется. Во-первых, эксплуатация полноприводного автомобиля всегда дороже обычного. А во-вторых… Мы уже купили следующую – как уверяет производитель, конструктивно и технологически доработанную «Ниву». Хочется верить, что большая часть наших проблем принадлежит эпохе становления совместного предприятия и у новых владельцев их не будет.. □

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И РЕМОНТ ЗА 100 ТЫС. КМ

Статья расходов	Сумма, руб.
ТО-2500 км	6447
ТО-15 тыс. км*	5413
ТО-30 тыс. км и текущий ремонт** (замена амортизаторов, приводов передних колес, шаровых опор, передних тормозных колодок, регулировка ступиц, др.)	33 648
ТО-45 тыс. км и текущий ремонт (замена гидрокомпенсаторов, наружных зеркал, задних тормозных колодок, рабочего тормозного цилиндра, регулировка ступиц, др.)	28 156
ТО-60 тыс. км и текущий ремонт (замена сцепления, передних тормозных колодок, сальника полуоси, диодного моста, проточка тормозных дисков, регулировка ступиц, др.)	20 335
Шины Michelin 4x4 A/T XTT, 205/70R15	17 000
ТО-75 тыс. км и текущий ремонт (замена генератора, звукового сигнала, карданного вала, троса отопителя, катушки зажигания, левого наружного зеркала, мотора заднего омывателя, диодного моста, ремонт трапеции стеклоочистителя, регулировка ступиц, др.)	25 591
ТО-90 тыс. км и текущий ремонт, до 97 тыс. км (замена гидрокомпенсаторов, диодного моста (дважды), разъема электровентилятора, колодок передних и задних, пыльника рабочего цилиндра сцепления, шланга системы охлаждения, стеклоподъемника водительской двери, хомутов (3 шт.), сальников (4 шт.), реактивных штанг заднего моста, крышки коробки передач, блока шестерен и муфты V передачи, шаровых опор, ремней, регулировка ступиц, др.)	48 360
Текущий ремонт к 100 тыс. км	
Замена зеркала заднего вида, ремонт электрооборудования	2300
Итого на ремонт и обслуживание	187 250
Расходы на бензин (11,6 л/100 км)	144 870
ИТОГО РАСХОДОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ (ремонт, бензин)	**332 120**

**Без учета стоимости внедорожных шин Cooper Discoverer A/T STT 215/75R15.*

***Без учета внепланового ТО и диагностических работ, связанных с пробегом во Владивосток.*



ТРИ БЫСТРЫХ ГОДА

Анатолий Фомин

HUNDAI ACCENT

- Изготовитель: ТагАЗ
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с мая 2003
- Пробег на момент отчета: 113 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 6, 11, 12; 2004, №1, 3,10; 2005, № 4, 10,11

Быстро же пролетели эти три года, что в парке ЗР трудится «Хёндэ-Акцент» с автоматической коробкой передач! Тогда, в 2003-м, автор не планировал садиться за руль новенького «Акцента»… Но угораздило не слишком удачно покататься на велосипеде на майские праздники. Результат: два сломанных пальца на левой ноге, гипс – как прикажете выжимать сцепление? «Автоматический» «Хёндэ» подвернулся очень кстати. Через месяц гипс сняли, а «Акцент» остался…

Сказать, что автомобиль не преподносил сюрпризов – погрешить против истины. После обкатки стало ясно: тормозит он плохо, да и «автомат» работает не здорово, «зависает» на пониженных передачах. На совсем новом «Акценте» (после 2000 км) пришлось заменить по гарантии тормозной цилиндр. Датчик разрежения, выдающий сигнал для коробки, обновили уже за деньги – формально первый был исправен.

Вскоре после этого автомобиль отправился в путешествие до Владивостока (пробег «Евразия-2003»). Пара тысяч километров откровенного бездорожья и десять тысяч не лучшей дороги подорвали здоровье нагруженной «выше крыши» машины. По возвращении, кроме обычного, ТО пришлось заменить все амортизаторы и пружины, прокачать тормоза и поменять пару сломанных колесных шпилек. Честно говоря, такое начало не радовало… Но дальше «Акцент» исправно наматывал километры, и настороженное отношение понемногу сменилось доверием.

Автоматическая коробка «Акцента» не балует водителя мудреными адаптивными программами, учитывающими, кажется, даже расположение зодиакальных созвездий. Потому в роли «адаптера» выступаете вы сами. Приноровившись, легко снизите загородный расход с 8,2–8,5 л/100 км до 7,0–7,3 л без малейшего ущерба для средней скорости. Рекорд – 6,4 л/100 км при средней скорости 90,3 км/ч на совершенно пустом шоссе.

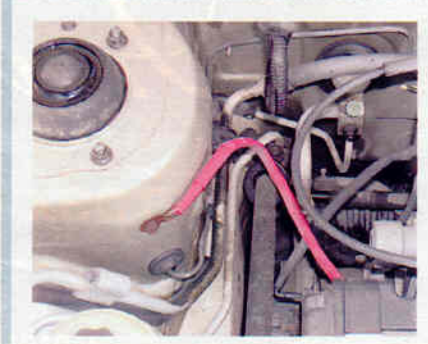
Испытания в холодильной камере «Акцент» провалил, наотрез отказавшись запускаться при –25°. Замена масел на более «морозостойкие» помогла мало. В пробеге на Северный Урал при –31° «Акцент» снова не завелся. Пошевелив извилинами, предположили, что виноват слишком тонкий «массовый» провод двигателя. «Волговский» оказался впору, но… морозы уже закончились.

Следующий, 2004 год был скучным: одометр отсчитал 60 тыс. км, никаких неисправностей не случилось. Ни перегоревшей лампочки, ни постороннего скрипа или стука. Даже передние тормозные колодки, замененные после пробега, дожили до 70 тыс. км. Внеплановый ремонт все же потребовался – в ветровое стекло попал камень из-под встречного грузовика.

Новый год принес новое путешествие на Север. На сей раз не в морозы, а в снегопады и полярную ночь. Никаких неожиданностей, но по окончании вояжа потребовалась замена задних амортизаторов, прослуживших 50 тыс. км (ТО-70 000). Следующее ТО пришлось сделать чуть раньше – симптомы показались тревожными. Сначала двигатель стал неустойчиво работать на холостом ходу, затем под нагрузкой и, наконец, затарахтел на трех цилиндрах. Диагностика показала… пробой наконечника свечного провода первого цилиндра. С новыми проводами мотор пришел в норму.

Заодно устранили причину легкого стука в передней подвеске – изношенные втулки стабилизатора – и недостаточной производительности отопителя – забитый воздушный фильтр. Его замену надо оговаривать отдельно. Сервисмены предпочитают с салонным фильтром не связываться: штуковина дорогая (810 руб.) плюс работа, а прижимистые «акцентово-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Переделанный из «волговского» «массовый» провод двигателя – в парадном красном кембрике.

ды» возмущаются, что их не предупредили о дополнительной операции, хотя по регламенту замена предусмотрена каждые 20 тыс. км.

Очередное обслуживание (ТО-90 000) было подготовкой к тесту амортизаторов, а потому ходовой части уделили повышенное внимание. Поменяли очередную сломанную шпильку (поверьте, чтобы ее сломать, атлетом быть не требуется) и, скорее из перестраховки, передние колодки. Еще 10 тысяч километров, и на одометре изменилась первая цифра с 0 на 1 – пробег перевалил за 100 тысяч.

Прошедшая зима порадовала и снегопадами, и морозами, но «Акцент» не подвел. Завелся даже после ночной стоянки при –34° (вот что значит правильный провод). Напомню, впрямую сравнивать результаты из холодильной камеры и эксплуатационные пуски некорректно, за ночь прогретая машина полностью не выстужается.

Дорожный просвет с амортизаторами «Каяба» и пружинами «Суплекс» не вырос, но поведение на дороге изменилось в лучшую сторону. Привычные повороты стал проезжать заметно быстрее – машина не раскачивается и не проваливается во «внезапный» занос. Единственное замечание – после крепких морозов заедает замок багажника. Выше –15° багажник опять закрывается без проблем.

Наконец-то появился повод сказать об электрооборудовании. Сначала перегорела лампочка в стоп-сигнале, потом «габарит» и нить ближнего света в правой фаре, еще через три тысячи километров – в левой. С заменой последней помучились: контакты закисли в колодке и разъединить их оказалось непросто. Московские соляные ванны потревожили и блок предохранителей – появились первые признаки утечек, замененная лампа горела вполнакала. После чистки все пришло в норму.

Последнее ТО на 110 тыс. км прошло без сюрпризов. Разве что удивила необходимость сменить тормозные колодки: раньше их хватало на вдвое больший пробег. Впрочем, и режим эксплуатации изменился: возросла доля городской езды.

Да, «Акцент» по-прежнему не ломается, но возраст берет свое. Иногда по утрам посвистывает приводной ремень насоса гидроусилителя (изношены шкивы), стал громче звук двигателя на холостом ходу, промялись подушка и спинка водительского сиденья (хотя мои 70 кг нельзя считать серьезной нагрузкой). Состояние кузова оценил бы на твердую четверку – коррозии по швам нет. Немного подкисают петли капота (редко приходится открывать), но эта проблема решается одним «пшиком» из баллончика WD40.

Стоит напомнить: двигатель ни разу не потребовал долива масла или охлаждающей жидкости, «автомат», которому скептики предрекали недолгую жизнь, здравствует все три года, колодки задних барабанных тормозов до сих пор родные, не заменено ни одной детали в рулевом управлении, не случилось ни единой поломки в дороге. В пассиве относительно «нежная» подвеска и откровенно дрянные колесные шпильки. Но в конце концов я научился бережно с ними обращаться…

«Хёндэ-Акцент» – третий редакционный автомобиль, с которым мне предстоит проститься. Поверьте, раньше этот процесс не вызывал эмоций. Просто отдать ключи и документы и с нетерпением ожидать новой встречи. На этот раз, кажется, будет немного грустно… □

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» (94 500–113 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Бензин (средний расход 8,4 л/100 км)	26 0415
ТО-11 (100 000 км)	6020
ТО-12 (110 000 км)	5274
Сход-развал	1000
Замена лампы в фаре	147
Лампы фар, 2 шт.	240
ИТОГО	**39 096**
Общие затраты за весь период эксплуатации	239 499
Бензин	142 424
Обслуживание	94 075
Стоимость 1 км (бензин +обслуживание)	2,12 (1,26+0,86)

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Краска с поводков почти вся слезла – на мощность не влияет, но вид портит.






Сколы от камней на капоте «зацвели» – капот не из числа оцинкованных деталей.

Камешек, попавший в стык ветрового стекла и крыши, наглядно демонстрирует, сколь мала толщина покрытия.





Колесные шпильки – расходный материал. Требуют нежного обхождения.



ЮРИЙ ТРУТНЕВ: О ЦЕНАХ НА БЕНЗИН, ДОБЫЧЕ НЕФТИ, НОВЫХ ДОРОГАХ

Игорь Моржаретто.
Фото: Александр Батыру

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ВЕЧНОСТИ

– Юрий Петрович, у вас этой весной два события – юбилей и два года работы министром. Примите поздравления! Кстати, с точки зрения вредности как оценивается год работы министра? За два, за три?

– У каждого свой счет. Я исхожу из того, что человек всю жизнь должен совершенствоваться. Конечно, за эти два года хотелось сделать больше. Не все удалось…

– Вопрос о ценах на бензин не относится к вам напрямую. Но все же – как сделать, чтобы в одной из главных нефтедобывающих стран мира он стоил дешевле?

– Закрытого рынка нефтепродуктов внутри страны уже давно не существует, он – часть глобального рынка энергоносителей. Есть, конечно, экономические инструменты, которые позволяют на какой-то период сдержать цены на топливо на внутреннем рынке. С помощью налогов и пошлин, например. Но надо понимать: это меры искусственные, временные и не слишком эффективные. В конечном итоге любой производитель найдет способ извлечь больший доход. Станем искусственно держать низкие цены в стране – производители начнут больше вывозить на экспорт и возникнет дефицит; задавим нефтяников экспортными пошлинами – потеряем мировой рынок. Так что в обозримом будущем надо готовиться к тому, что наши цены по всем видам продукции станут примерно соответствовать мировым. И ничего мы тут не поделаем. Не будем же возрождать Советский Союз, закрывать границы, делать все предприятия государственными, чтобы устанавливать любые цены, хоть 3 копейки за литр бензина. Тогда надо быть готовым и к тому, что возродятся очереди за «жигулями», а других машин просто не будет.

Я бы на это посмотрел с другой точки зрения. Проблема не в том, сколько стоит литр бензина, а с какой суммой в кармане ты подъезжаешь к АЗС. Если будет нормально функционировать и развиваться экономика, а доходы россиян расти, никого не испугает даже среднемировая цена бензина. Нам надо больше думать не о том, как остановить повышение цен (повторяю, занятие это в длительной перспективе бессмысленное), а как поднять доходы населения. В то же время считаю, что не следует заработанные на экспорте нефти и газа суммы копить в стабилизационном фонде. Их лучше обратить на то, чтобы поднять конкурентность страны. Думаю, куда полезнее

для России не складывать деньги в мешок, а строить дороги, новые линии электропередач – создавать в стране лучшие условия для жизни и развития экономики. Тогда, наверное, вопрос, сколько будет стоить бензин, волновал бы куда меньше.

– А на сколько лет, по вашим расчетам, в стране хватит нефти? Сколько нам еще ездить на бензиновых двигателях?

– Нефть относится к невозобновляемым ресурсам, и конец запасам когда-то да наступит. Но у нас есть нефтяные провинции, которые мы даже не начинали осваивать (Восточная Сибирь, шельф мирового океана и т.д.). Так что, по разным оценкам, лет 50–70 мы продержимся. Правда, цена нефти будет расти, потому что наиболее доступные, крупные и рентабельные месторождения истощатся первыми. Нефти в мире еще много, но каждая тонна с каждым годом будет обходиться все дороже. Не знаю, сколько еще придется ездить на бензиновых двигателях, но в любом случае, сегодня все стоят буквально на пороге новых открытий... А что это будет – водородные двигатели или что-то еще, сказать не берусь – какое-то решение проблемы в мире найдут.

– Часто пишут, что эффективность добычи нефти в России во много раз ниже, чем в развитых странах, что мы к своим запасам относимся как захватчики, сняли пенки – и убежали. Можно ли что-то изменить?

– Такой огромной разницы в эффективности добычи нет, хотя совершенно очевидно, что повысить ее можно. Есть ряд способов. Многие считают, что, ужесточив государственный контроль, проблема будет решена. Мы, конечно, контроль ужесточаем, но рядом с каждой скважиной человека с дубинкой не поставишь. Да и не нужно это, наверное. Тем более что происходит некая эволюция в недропользовании. Есть компании, которые не надо убеждать работать с недрами бережно, причем от формы собственности это не зависит, а только от работающих там людей. Если владельцы верят в стабильность в России, то данное им месторождение они будут разрабатывать 40 лет, извлекут все до последней капли и получат стабильные доходы. Ведь это выгодно – есть инфраструктура, дороги, кадры. А если бояться, что завтра у них отберут лицензию вместе с бизнесом, то, естественно, стараются и выкачать, и продать как можно быстрее, а полученные деньги как можно дальше спрятать. Переход к рыночным механизмам у нас произошел не так давно, и пока не все поверили до конца, что это всерьез и надолго.

– Вопрос не совсем из вашей сферы деятельности. Что будем делать с чудовищным загрязнением окружающей среды? В Москве уже совсем дышать нечем...

– Действительно, это напрямую не относится к функциям министерства природных ресурсов. Но я не стану отсылать вас к моим коллегам по кабинету министров, а выскажу свою точку зрения. Мы должны создать такие условия, чтобы люди могли найти высокооплачиваемую работу не только в Москве, но и по всей России. В противном случае население столицы будет и дальше расти как на дрожжах, а нагрузка на экологию города будет увеличиваться. Тут не спасут никакие скоростные магистрали и многоуровневые развязки (хотя их, безусловно, надо строить). Единственный путь, как я сказал, сделать, чтобы люди не бежали в Москву, потому что только здесь можно заработать на приличную жизнь.



Юрий Петрович ТРУТНЕВ

Родился 1 марта 1956 года в Перми. В 1978 году окончил горный факультет Пермского политехнического института, горный инженер.
Работал в Пермском НИПИнефть младшим научным сотрудником, затем (1981–1986) в горкоме комсомола, после чего возглавил комитет по спорту облисполкома.
В 1988 году создал кооператив «Контакт» (разработка и производство спортивных тренажеров), из которого позже образовалась группа компаний «ЭКС Интернешнл».
С 1994 года – депутат Законодательного собрания Пермской области. В декабре 1996-го избран мэром г. Перми, а в декабре 2000-го – губернатором области.
В марте 2004 года указом Президента РФ назначен министром природных ресурсов России.
Увлекается спортом – восточными единоборствами (3-й дан каратэ кекушинкай) и автогонками (участник соревнований чемпионата и кубка России по ралли). Женат, имеет двух сыновей.

– Но в вашем родном городе Перми тоже сейчас нередки автомобильные пробки на улицах...

– А Пермь и область с точки зрения экономики развиваются очень хорошими темпами, обстановка там в этом смысле благоприятная. И машин становится все больше и больше. Мы уже построили немало дорог, развязок, мостов, впервые в России, к примеру, проложили тоннель под действующей железнодорожной веткой – Транссибом. Но – увы! – я еще там понял: никакие градостроительные решения в нашей стране не поспевают за темпами автомобилизации. Мы можем улучшить как-то обстановку, но всегда будем чуть-чуть отставать.

КТО ВКЛАДЫВАЕТ В ДОРОГИ

– Когда в России можно будет решить проблему дорог? Что для этого нужно сделать?

– Я уже частично попытался ответить на этот вопрос. Если экономика дает дополнительные средства, в том числе от добычи полезных ископаемых, надо их направлять в создание инфраструктуры и в первую очередь – на строительство дорог. Деньги преимущественно должно вкладывать государство, никто другой его тут не заменит.

Есть еще один аспект. Сегодня рынок дорожных услуг достаточно монополизирован. В каждом регионе какое-то небольшое количество компаний, как правило, мутировавших из госструктур, которые привыкли делать дороги по стандартной (для них самих) технологии. Щебня поменьше, гудрон пожиже, где каток не прошел – лопатами пришлепаем. Результат всем известен: через год эту дорогу надо практически строить заново.

Когда я еще работал мэром Перми, начал внедрять в практику строительство дорог с гарантированным сроком эксплуатации. Это значит, что строители берутся не просто построить в срок дорогу и сдать ее, а еще в течение длительного срока ремонтировать ее за свой счет. Естественно, в таком случае они сами заинтересованы в качестве своей работы. Надо взламывать монополизм рынка, развивать конкуренцию в этом секторе, поддерживать те компании, которые применяют новые технологии, а остальных – учить работать.


За рулем «Мицубиси-Лансер Эволюшн» мастер спорта Юрий Трутнев.

– Не так давно у нас была встреча с министром транспорта И.Левитиным. Он рассказывал, что большая проблема при строительстве дорог – это землеотвод, из-за чего начало строительства отодвигается в среднем на два года. Нельзя ли упростить эту процедуру?

– Уже сделали! При строительстве дорог и объектов инфраструктуры мы отдали право решать вопросы землеотвода, касающиеся лесов, субъектам Российской Федерации. Теперь на это уходит 1,5–2 месяца вместо полутора-двух лет.

ОТ ДОРОГ – К АВТОМОБИЛЯМ

– В недавнем вашем выступлении на заседании правительства вы критиковали систему обучения в автошколах, где пользуются методиками 20-летней давности. А как вы считаете, чему надо учить в автошколах?

– Я считаю, в первую очередь, вождению. Например, в Финляндии обязательно учат управлять машиной в скольжении. У них что – трассы хуже наших? Климат у нас одинаковый, так что, думаю, нечто подобное надо предусмотреть и в наших программах. Надо учить людей правильно тормозить, адекватно действовать в ситуации, если машину занесло. Пешеходу или другому участнику движения совершенно все равно, как новичок заезжает задним ходом в гараж. Это его автомобиль! Два раза «притрется» крылом, на третий раз освоится. А вот как он затормозит перед пешеходным переходом – мне небезразлично. И как он справится с машиной, когда ночью, в дождь ее занесет на повороте. А это у нас случается регулярно! Я этой зимой, когда выпал первый снег, на ровном участке дороги длиной в полкилометра насчитал шесть ДТП! Выходит, эти условия для наших водителей уже экстремальные? Здесь есть над чем подумать…

– А вы сами когда и где учились водить автомобиль?

– Первые уроки вождения получил лет в двенадцать; автомобиль назывался ГАЗ-69, и слушаться меня он никак не хотел. Мне, мальчишке, его доверяли старшие, и я потихоньку все же освоил навыки вождения. А уже к сдаче экзаменов в ГАИ готовился на отцовском «Москвиче-412».

– Ваше увлечение автоспортом началось давно?

– Все произошло случайно. Я начал заниматься бизнесом и уже в конце 80-х зарабатывал приличные деньги – мог себе позволить хороший современный автомобиль. В то время менял машины довольно часто. И вот после «Мерседеса-CLK» с двигателем «Брабус» пересел за руль «Субару-Импреза» и был ею просто покорен! При этом понял: управлять такой машиной совершенно не могу, несмотря на весь предыдущий опыт. Тогда приехал на соревнования, чтобы посмотреть, как пилоты обходятся с такими же автомобилями. Нашел тренера и попросил дать несколько уроков. Понравилось! Позже сам начал выступать – дошел до мастера спорта, был бронзовым призером чемпионата России по ралли, вторым на Кубке… К сожалению, пришлось оставить это занятие. Заниматься ралли от случая к случаю никому бы не рекомендовал – это требует высочайшей собранности и постоянных тренировок. Но в любом случае, ралли – самая интересная, с моей точки зрения, дисциплина автоспорта, где нужны не только навыки управления автомобилем, а еще и интеллект, умение двигаться по виртуальной трассе, спаянность в команде… Очень интересный и красивый вид спорта! И когда есть любая возможность сесть за руль и проехать где-то за городом – делаю это с удовольствием. А вот в городе не лихачу никогда, хотя сам часто сажусь за руль.

– А какие навыки более всего важны для работы в правительстве – автогонщика или каратиста?

– При том, что эти виды спорта разительно отличаются друг от друга, у них есть одно общее – спортсмен должен быстро, точно реагировать на изменяющуюся обстановку и при этом никогда не терять самообладания. Такие навыки в любой работе подспорье. □

ЛЕГКОВЫХ –ПОЧТИ 26

Игорь Моржаретто

Как это ни прискорбно, но и в 2006-м информацию об изменениях в автопарке страны приходится начинать с тех же претензий, что и пять–десять лет назад. Вроде бы единая компьютерная сеть ДОБДД наконец-то создана, но работает она по старинке. Данные о состоянии автопарка на 1 января 2006 года в уважаемом департаменте подбивают лишь к началу марта – с появлением сети сбор информации не ускорился, равно как не изменилась и методика подсчета. Как и раньше, автомобили по возрасту делят «по-совковому»: «до 5 лет», «5–10 лет» и «старше 10 лет», хотя во всем мире давно другие критерии («до трех лет», «3–7 лет» и «старше семи»). По-прежнему все легковые автомобили подразделяют на отечественные и иномарки, а последние подают единой группой. (Господи, когда-нибудь они перестанут искажать всю нашу автомобильную статистику?) Пока же приходится в течение нескольких месяцев разбираться с полученной в ДОБДД МВД РФ базой, систематизировать ее, чтобы отделить новые «ниссаны» от 10-летних «ягуаров». К Московскому автосалону мы выпустим очередной наш ежегодник «Россия за рулем – 2005», а пока подведем лишь первые его итоги.

Начнем с того, что, несмотря на неудержимую инфляцию (+12%) и сокращение численности населения, автопарк страны, как и в предыдущие годы, продолжает расти. На 1 января 2005 года он составлял 24 208 019 легковых автомобилей, а на 1 января 2006-го – уже 25 569 713. Таким образом, рост 1 361 694 (+5,6%). Это несколько меньше, чем годом раньше (+7,1%), но в любом случае в Европе по темпам роста у нас конкурентов нет! Пока сбываются прогнозы, по которым к концу первого десятилетия XXI века в России будет 30–33 млн. легковых автомобилей. Но не станем забегать так далеко, а посмотрим, на чем ездим сегодня.

КЛАССИКА ЖАНРА

И сегодня приходится констатировать: основу нашего автопарка составляют морально и физически устаревшие автомобили, в первую очередь из «классического» семейства АВТОВАЗа. На учете состоит 7713 тысяч прямых наследников «копейки» (30% парка). А вот на второе место впервые вышли иномарки – их уже 5507 тыс. (без пресловутых «запорожцев»), или 21,5% парка. Согласитесь: примечательное событие. На третьем представители семейства «Самара» – их 2646 тыс. (10,3%). Далее идут «волги» – 1602 тыс. (6,3%), рядом с

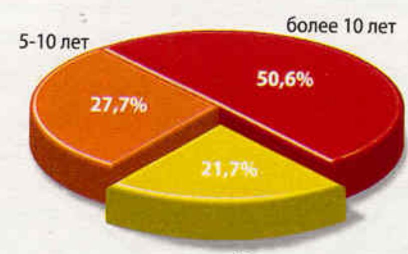
ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ НА 1.01.2006

	Общее кол-во	Изменение за год, %
Всего по России	**25 569 713**	**5,6**
Центральный ФО	**7 492 852**	**7,6**
Белгородская область	252 375	5,0
Брянская область	118 510	4,0
Владимирская область	213 744	6,0
Воронежская область	445 297	0,0
Ивановская область	445 297	9,1
Калужская область	175 923	11,0
Костромская область	100 634	6,8
Курская область	179 422	4,3
Липецкая область	212 992	5,7
г. Москва	2 623 292	4,4
Московская область	1 593 606	12,9
Орловская область	142 953	10,4
Рязанская область	204 506	5,4
Смоленская область	189 341	46,0
Тамбовская область	181 973	0,3
Тверская область	236 402	6,4
Тульская область	298 175	15,8
Ярославская область	185 637	7,9
Северо-Западный ФО	**2 642 021**	**5,4**
Республика Карелия	140 772	–0,9
Республика Коми	159 238	9,5
Архангельская область	160 334	4,9
Ненецкий АО	5578	10,3
Вологодская область	213 503	7,2
Калининградская область	234 371	3,0
Ленинградская область	310 743	7,0
г. Санкт-Петербург	1 063 479	4,9
Мурманская область	137 759	3,1
Новгородская область	101 911	8,9
Псковская область	114 333	10,1
Южный ФО	**3 507 539**	**4,0**
Республика Адыгея	77 047	6,9
Республика Дагестан	155 670	5,1
Республика Ингушетия	30 784	7,5
Кабардино-Балкарская Респ.	101 857	3,9
Республика Калмыкия	44 654	1,8
Карачаево-Черкесская Респ.	63 868	5,3
Респ. Сев. Осетия и Алания	103 995	9,4
Чеченская Республика	59 259	17,6
Краснодарский край	1 047 412	3,0
Ставропольский край	500 248	3,7
Астраханская область	177 533	6,2
Волгоградская область	416 750	3,7
Ростовская область	728 462	3,1
Приволжский ФО	**4 858 723**	**5,1**
Республика Башкортостан	775 913	10,4
Республика Марий Эл	80 789	6,5
Республика Мордовия	100 927	2,5
Республика Татарстан	536 012	6,7
Удмуртская Республика	248 393	0,3
Чувашская Республика	121 146	6,6
Кировская область	203 837	7,2
Нижегородская область	511 988	3,5
Оренбургская область	389 302	2,8
Пензенская область	186 462	10,5
Пермский край	402 896	3,8
Самарская область	691 630	4,8
Саратовская область	409 970	–0,1
Ульяновская область	199 458	4,5
Уральский ФО	**2 239 906**	**7,3**
Курганская область	165 979	2,1
Свердловская область	748 979	11,4
Тюменская область	267 932	13,2
Ханты-Мансийский АО	363 702	2,0
Ямало-Ненецкий АО	108 244	2,7
Челябинская область	585 070	5,5
Сибирский ФО	**3 175 585**	**2,5**
Республика Алтай	38 866	5,4
Республика Бурятия	113 890	7,6
Республика Тыва	26 118	10,9
Республика Хакасия	103 123	–0,4
Алтайский край	412 623	–4,3
Красноярский край	491 315	11,1
Таймырский АО	2891	1,8
Эвенкийский АО	728	8,8
Иркутская область	360 388	–11,9
Усть-Ордынский Бурятский АО	14 872	7,5
Кемеровская область	424 266	6,6
Новосибирская область	523 162	5,8
Омская область	326 990	3,4
Томская область	157 068	5,2
Читинская область	163 228	4,6
Агинский Бурятский АО	16 057	12,2
Дальневосточный ФО	**1 260 823**	**6,3**
Республика Саха (Якутия)	136 615	5,0
Приморский край	414 662	3,2
Хабаровский край	250 841	3,9
Амурская область	153 170	8,1
Камчатская область	95 140	8,9
Корякский АО	992	2,5
Магаданская область	38 900	3,2
Сахалинская область	138 458	22,7
Еврейская автономная область	28 904	–2,2
Чукотский АО	3141	15,0

МИЛЛИОНОВ!

ВОЗРАСТ РОССИЙСКИХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2004 И 2005 гг.





которыми заднеприводные «москвичи» «восьмой», «двенадцатой» и «сороковой» моделей – 1,6 млн. (те же 6,3%). Замыкают список «миллионеров» современные «лады» – «десятки», которых 1293 тыс. (5,1%). Отметим попутно, что в стране, где многие месяцы приходятся на зиму и распутицу, большую часть парка составляют автомобили с задним приводом – их у нас 12,1 млн. (47,3%).

Не радует российский парк и своим возрастом. Только 21,7% всех легковушек младше 5 лет, 27,7% – в возрасте от 5 до10 лет, а 50,6% – старше 10 лет. Это в среднем. Во многих регионах цифры еще более удручающие. Скажем, в Смоленской области 70,7% легковых автомобилей старше 10 лет, а в самой западной и самой продвинутой Калининградской области – и вовсе 80,8% (!). Впрочем, абсолютный рекордсмен тут Магаданская область – 90,4% очень старых машин. Правда, здесь и парк невелик – менее 40 тыс. легковых автомобилей.

Самый же молодой парк – в Москве, Ханты-Мансийском АО и Татарстане, где очень старых машин менее 30%.

Иномарок больше всего в Приморском крае (83%), Сахалинской (82,4%) и Калининградской областях (81%), что неудивительно, а в Ульяновской области их всего-навсего 3,6% (в среднем по стране, напомню, 21,5%). Большинство праворульных сосредоточено, естественно, за Уралом: чем ближе к Японии – тем их больше. Всего таких в России зарегистрировано 1,5 млн. (5,9% всего парка или 27,4% иномарок). В Приморье они составляют 79% парка, в Пензенской области – всего 0,1%, а в парке Кабардино-Балкарии (далеко не самом маленьком – между прочим, больше 100 тыс. легковых автомобилей) нет ни одной «праворукой»! Не принято, наверное, садиться за такой руль настоящему джигиту!

И еще одно обобщение, правда, сделанное на основе данных только о российской составляющей парка (с иностранной будем знакомиться в последующих номерах): наши сограждане очень любят автомобили класса С. Их в нашем парке 14,5 млн. (без иномарок) – 73% отечественного парка!

Более подробную информацию о российском автопарке журнал будет представлять в течение года, а пока некоторые предварительные выводы.

ЧТО ГОД ТЕКУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ

Автомобильный парк России растет очень быстро, но не вполне предсказуемо, в чем вина, конечно же, нашего правительства – никак оно не определится с приоритетами. В прошлом году с высоких трибун зачем-то снова подняли проблему «праворуких» (запретить – разрешить), в результате в страну в спешном порядке ввезли 375 тыс. подержанных «японок» (на 90% больше, чем в 2004-м!). Рынок отреагировал, а в итоге ряд отечественных и зарубежных производителей не смог выполнить план по продажам новых автомобилей. И хотя их доля в конечном счете немного выросла, в среднем парк все-таки постарел…

Недостаточно быстро обновляется парк и по другой причине. За год с учета снято для утилизации чуть больше полумиллиона старых автомобилей. Это очень мало, особенно если учесть средний возраст легковушек в стране. Значит, слабо работают налоговые органы. Впрочем, этот упрек можно отнести и к утилизации автомобильного старья в стране. Но как бы то ни было, через год, видимо, можно будет говорить, что наш парк вплотную приблизился к цифре 27 млн., а число автомобилей на 1000 человек составит 190–200 (сейчас – 180).

Что это будут за машины? Самым многочисленным останется прежний С-класс (кстати, и среди проданных в прошлом году новых машин он занимает ведущее место – 56%). За счет отечественной «Калины» и иномарок вырастет доля городского класса В, больше станет вседорожников (тут вклад в основном «иностранцев»). И еще есть робкая надежда, что наш парк хоть чуть-чуть да помолодеет. Насколько верным окажется этот прогноз – покажет время. □



БАЛТИЙСКИЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ

Игорь Моржаретто. Фото автора

Возможно, уже через год мы сможем прочитать о том, что в Европе начнут продавать иномарки, собранные в России. Во всяком случае, к тому все идет…

ВЕСНА НА МАГНИТОГОРСКОЙ УЛИЦЕ

У группы компаний «Автотор» в Калининграде сегодня две производственные площадки. Одна – в районе старого порта, где с 1999 года собирают БМВ, а вторая – почти за чертой города, на улице Магнитогорской. Здесь с 1997 года собирают корейские КИА, а с 2003-го – и «американцев» разных марок от концерна «Дженерал моторс». На «немецкой» территории – без перемен (разве что план по сборке вырос), а вот на Магнитогорской – сплошные новости. Весной здесь появятся не только новые модели, но даже новые марки.

– В течение последнего года у нас шли долгие и непростые переговоры с давним партнером – корейской компанией «КИА моторс». Были они связаны со сменой в Корее модельного ряда, – рассказывает генеральный директор «Автотор Групп» Валерий Горбунов. – Некоторые СМИ даже поспешили объявить о полном разрыве. Мол, КИА все сборочные проекты теперь осуществляет только в Ижевске. На самом деле это не так. Наши отношения продолжаются, и в 2006 году мы соберем в Калининграде более 3 тысяч вседорожников «КИА-Спортидж» (тут налажена полноценная сборка CKD, включая сварку кузовов и окраску – **И.М.**). Кроме того, соберем по системе SKD 3 тысячи автомобилей нового поколения – «Маджентис», «Карнавал», «Опирус». Возможно, модельный ряд будет расширен – переговоры ведутся. Так же, как и о полноценной сборке CKD еще одной корейской модели. В следующем году.

Новые бренды, которые действительно появляются на заводе, приходят не взамен марки КИА, а в дополнение к ней!

– Нашей целью изначально было сделать «Автотор» мультибрендовым предприятием, – объясняет политику руководства компании В.Горбунов. – Во-первых, это гарантирует постоянную загрузку мощностей и мы не зависим от одного-единственного партнера (это на самом деле важно, ТагАЗ в прошлом году несколько раз останавливали, когда из-за забастовок в Корее не поставляли машинокомплекты – **И.М.**). Во-вторых, мы хотим присутствовать во всех сегментах рынка, для чего вот уже больше пяти лет ведем переговоры с перспективными партнерами. В 2003-м подписали генеральное соглашение с концерном «Джи-Эм» о производстве автомобилей премиум-класса.

В Калининграде их собирают около трех тысяч в год – вседорожников «Хаммер-Н2», «Шевроле-Тахо» и «Шевроле-Трейл Блейзер», а также три модели марки «Кадиллак». С апреля этот ряд расширился – здесь началась сборка вседорожников «Хаммер-Н3» и до конца года их выпустят около 250 штук. При цене от 40 до 60 тыс. долларов – это одно из самых интересных предложений в таком классе, хотя вряд ли может потрясти наш автомобильный рынок. А вот два других события, которые тоже случились в Калининграде этой весной, вполне способны на это. О них давно говорили вполголоса, гадали – полу-

чится, не получится, но теперь можно считать свершившимся фактом.

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Весной на «Автоторе» началась промышленная сборка автомобилей линейки GM-DAT «Дженерал моторс–Дэу». Их продают у нас под маркой «Шевроле». Машины эти известны и уже популярны в России, а теперь, с началом сборки в Калининграде, они претендуют на то, что станут бестселлерами продаж. Речь идет о четырех моделях: «Шевроле-Авео», «Лацетти», «Эванда» и «Рецсо». Причем с мая, когда должны начать их продажи, поставки импортных аналогов прекратятся. В Калининграде обоснуется полная линейка корейско-американских машин со всеми возможными вариантами кузовов, двигателей, комплектаций. План на 2006 год – 17, 2 тыс. автомобилей, из которых 30% придется на долю «Авео», 62% – «Лацетти» и по 4% «Эванда» и «Рецсо».

Все специалисты, занятые на конвейере «Шевроле», прошли обучение на заводах корпорации в США и Корее, а также в собственном учебном центре «Автотора». Это тем более важно, что в будущем выпуск будет только увеличиваться (план на 2007 год – уже 34 тыс. машин). В соглашении между «Джи-Эм» и «Автотором» предусмотрено постепенное усложнение производства – от крупноузловой сборки SKD к полноценной CKD. Предполагается уже в будущем году «варить» и окрашивать две модели «Шевроле» в Калининграде; с большой степенью вероятности можно предположить, что это будут популярные «Авео» и «Лацетти».

В Калининград приходит еще один бренд – тут начинают собирать китайские автомобили марки «Чери». Первая маленькая партия прибыла на берега Балтики еще в конце зимы. На ней вместе с инженерами из Поднебесной отрабатывали технологию сборки, а в начале мая должны собрать уже опытно-промышленную партию – 120 машин. Общий же план на этот год – 17 640 «китайцев» трех моделей. Две из них уже знакомы читателям ЗР – это лифтбек A15 «Амулет» и вседорожник T11 «Тигго». Третью модель – A21 – видели пока только специалисты; про нее известно, что это собственная разработка компании, но издалека она, говорят, поразительно напоминает «Фольксваген-Пассат».

«Амулет» и «Тигго» китайского производства с начала года уже продаются в России и стоят недорого: первый – от 10,8 тыс. долл. (двигатель 1,6 л, гидроусилитель, кондиционер, электропакет), второй – от 19,8 тыс. Если вычесть 20%, с учетом возможных льгот «особой экономической зоны», то получается хорошо укомплектованный автомобиль класса С меньше чем за 10 тыс. долл.! Тогда уже не кажутся фантазией планы продать на нашем рынке в 2006 году около 9 тыс. одних только «амулетов»!

Но и это еще не все. Подписан меморандум о строительстве в Калининграде, рядом с площадкой «Автотора» на Магнитогорской улице сборочного завода мощностью 150 тыс. авто в год – специально для сборки машин компании «Чери». Китайцы не скрывают, что предприятие, в создание которого собираются инвестировать до 200 млн. долл., будет ориентировано не только на российский рынок, но и на европейский. Здесь, считают они, лучший плацдарм для начала завоевания Европы!

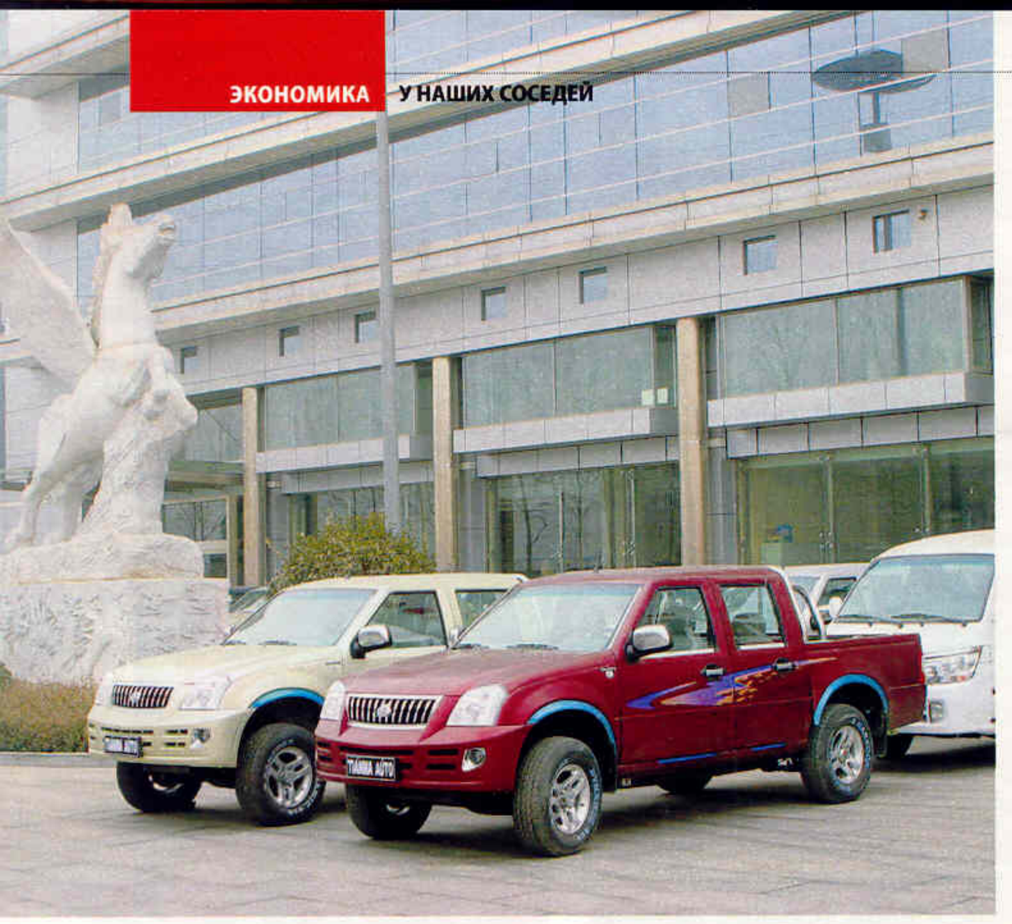


Это – дальние планы. Конечно, приятно думать, что в Германии и Франции будут продавать иномарки made in Russia, но вряд ли там станут предлагать устаревшие «амулеты». Другое дело – модели A15 и A21. Они выглядят вполне современно, а сборка в Калининграде (где, напомню, уже семь лет собирают лимузины БМВ) пойдет им только на пользу.

В общем, весенний ветер с Балтики принес хорошие новости. Теперь будем ждать и новые иномарки, сделанные в России. □

Здесь собирают модели марок «Кадиллак», «Хаммер», «Шевроле» и КИА.





ВТОРОЕ КИТАЙСКОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Игорь Моржаретто. Фото автора

Когда два года назад на нашем рынке внезапно объявились автомобили из Поднебесной, кому-то показалось даже, что дни отечественного автопрома сочтены. Вначале китайцы научились делать телевизоры и компьютеры, а теперь дошла очередь и до автомобилей! Пусть не такие современные, как японские или корейские, но в любом случае куда более привлекательные, чем российские! И, главное, недорогие. Между тем путь китайских авто на российский рынок оказался не таким-то легким.

Да, за прошлый год все компании из КНР без массированной рекламной поддержки продали в России более 6 тыс. легковых автомобилей и, начав практически с нуля, захватили сразу 1% рынка. Но пока машины из Поднебесной сумели обозначиться только в одном из сегментов рынка – пикапов и дешевых вседорожников. В остальных их присутствие даже не ощущается. Словом, китайцам придется приложить немало сил, чтобы занять свое место под российским солнцем. Впрочем, они зарекомендовали себя как гибкие менеджеры.

СВЕРНУТЬ ПРОИЗВОДСТВО!

В начале 2006 года продажи китайских автомобилей в России упали примерно на 50%. Дилеры объясняют спад сезонным характером и полагают, что весной продажи вернутся на обычный уровень. Но есть другая точка зрения – спад имеет долгосрочный характер. Некоторые эксперты считают, что качество «китайцев» при ближайшем рассмотрении оказалось ниже ожидаемого, а кроме того, если говорить о легковых машинах, то по цене они не так сильно отличаются от корейских. При этом нет уверенности, что появится надежная сервисная сеть, да и вообще неясно, как поведут себя эти машины, скажем, после года эксплуатации в наших условиях…

Видимо, такая ситуация с продажами китайских авто, которые в последние три-четыре года активно продвигались на внешние рынки, характерна не только для России. Этой зимой правительство КНР пошло на беспрецедентные в мировой практике меры. Более чем ста автопроизводителям было приказано свернуть производство! Китайская национальная комиссия по реформам и развитию (NDRC) опубликовала список из 144 компаний, которым было предписано до 10 февраля прекратить выпуск автомобилей без права, кстати, продолжать свое присутствие в автомобильной промышленности. Право на жизнь они получали, только если могли убедить комиссию в своей прибыльности.

По словам Чжа Сингуана, главного аналитика консалтинговой корпорации по развитию автомобильной промышленности Китая, «закрыть небольшие заводы необходимо для дальнейшего успешного развития автопрома страны. Будут закрыты те компании, которые не могут поддерживать стабильное производство и удовлетворять спрос, а также те, у кого нет денег на дальнейшие исследования и разработки». Как свидетельствуют итоги прошлого года, страна выпускает примерно на миллион больше автомобилей, чем требует внутренний рынок. Значит, если хочешь работать в условиях перепроизводства, изволь соответствовать новым требованиям. Нечего позорить великий Китай!

КАК ВЫЖИВАЛА «ЛЕТАЮЩАЯ ЛОШАДЬ»

Мне уже приходилось бывать на предприятиях китайского автопрома – больших и не очень. Весной посетил относительно небольшой завод «Тянма Аутомобил Груп» и смог убедиться, насколько непросто выживать сегодня автопроизводителю в Китае. Предприятие расположено в 100 км от Пекина, в провинции Баодин, в центре района Динсинг. По китайским меркам этот населенный пункт настолько мал, что даже не имеет собственного названия, а только общее с районом. В «поселке городского типа» живет чуть больше… 600 тыс. человек!

Провинция Баодин до февральской «чистки» была одной из самых автомобильных: еще недавно здесь работало 36 (!) автосборочных производств. Теперь осталось всего десять. Из них в России более всего известны названия двух: «Грейт Уолл» и «Адмирал». «Тянма» – третье по объемам производство. Завод был основан в 1980 году как почтовый ящик № 9506 и выпускал продукцию для ВВС. В 1994 году он был передан местным властям, а в 2002-м стал полностью частным предприятием; 98% акций принадлежит гендиректору, а остальные – менеджерам.

В 2002 году здесь выпускали две модели, сейчас – уже шесть (пикапы, вседорожники, микроавтобусы). На отдельной площадке собирают самосвалы и спецтехнику. С каждым годом расширяют модельный ряд и улучшают качество (это обязательное условие, иначе закроют, не посмотрят, что завод частный!). В этом году должна появиться еще од-

на модель вседорожника, за разработку которой южно-корейской компании заплатили более 15 млн. долл. Кроме того, в 5,5 млн. долл. обошлось строительство нового цеха и еще миллион пришлось выложить за современную систему контроля качества. Сейчас новый SUV проходит последние испытания, в их числе был и независимый крэш-тест (!). Оценки, по словам китайцев, были достаточно высокие.

Впрочем, это – перспектива. Львиная же доля производства приходится сейчас на пикап «Тянма» («Летающая лошадь»), который продается в ряде стран, в том числе и в России. В этом году у нас продано около 300 пикапов с бензиновым двигателем 2,4 л (лицензия «Мицубиси»). Сейчас российскую сертификацию проходит модель с дизелем 2,8 л (лицензия «Исудзу»). В планах китайской компании – основательно закрепиться на рынке РФ.

– Вместе с российским партнером, компанией «Пекинский джип», мы подготовились к выходу на ваш рынок, – рассказывает Шукай Жоу, генеральный директор и основной акционер предприятия «Тянма Аутомобил Груп». – С каждым автомобилем в Россию мы отправляем бесплатно запчастей на 100 долл. А в Новосибирске создали центральный склад запчастей. Два наших инженера постоянно находятся в вашей стране, обучают специалистов сервисных станций. Мы уже перевели на русский и издали полный комплект литературы по обслуживанию и ремонту наших автомобилей. Задача – создать надежную сервисную сеть для автомобилей «Тянма» в России.

Сорокалетний директор с гордостью показывал свой завод, где работают 1200 человек, новые цеха сварки, окраски, сборки и, между прочим, процитировал старую китайскую пословицу. В вольном переводе на русский она звучит примерно так: «Лучший полководец тот, у кого войска еще не вышли в поход, а продовольствие и боеприпасы уже завезены к месту битвы». Что ж, мысль правильная…

ЗАВТРА БУДЕТ… ЗАВТРА

Объем производства автомобилей в Поднебесной растет стремительно. В 2001 году здесь было продано 2,7 млн. машин, а ныне Национальная ассоциация автопроизводителей (CAIA) сообщила, что Китай «обогнал» Японию по продажам автомобилей и стал вторым самым крупным автомобильным рынком в мире, уступая лишь США. В 2005-м здесь продано более 5,9 млн. машин, а в Японии – 5,8 млн. Доля страны, по тем же данным, на мировом рынке составила 8,7%. По прогнозам CAIA, в этом году в Китае будет реализовано около 6,6 млн. авто. При этом за год объем экспорта из Китая увеличился в 2,3 раза! Здесь и не скрывают, что первоочередная цель – закрепиться на ближайшем, российском рынке.

– С момента выхода китайских автомобилей на наш рынок в 2004 году было много разговоров об их качестве… но оказалось, что в целом оно вполне приемлемое! – считает Геннадий Сиднивец, генеральный директор компании «Пекинский джип» (дистрибьютора нескольких китайских марок в России). – За это время было, видимо, продано около 10 тыс. машин, но при этом неизвестно о каких-то серьезных поломках. Проблема в другом: далеко не все китайские производители были готовы поддерживать гарантийную и сервисную службу на территории РФ. Задачу ограничивали тем, чтобы продать как можно больше машин.

К концу 2005 года все дилеры китайских компаний в России оказались перед одной проблемой – надо строить сервисную сеть, а поддержки со стороны производителей нет. Отношения с некоторыми из них пришлось прервать. Те же из китайцев, кто собрался всерьез работать на нашем рынке, строят свою деятельность уже по-новому. Отдадим должное соседям: они все активнее занимаются обновлением модельного ряда, повышением его качества, безопасности и т.д. Китайцы очень оперативно реагируют на требования покупателей и сразу вносят изменения, отвечающие условиям эксплуатации в той или иной стране. К ним уже пришло понимание того, что только низкой ценой зарубежные рынки не возьмешь. И никак нельзя не считаться с тем, что они всерьез намерены заполучить свою долю на нашем авторынке. Лидировать они могут в секторе пикапов (с них, собственно, и начинали) и коммерческих автомобилей. А в будущем путем создания совместных сборочных предприятий завоевывать свою долю и в других секторах. Уже объявлено о намерении организовать пять таких заводов: на Алтае, в Новосибирске, в Черкесске, Москве и Калининграде.

Если такое произойдет, план продать в России в этом году 50 тысяч автомобилей уже не покажется столь фантастическим. Восточные соседи научились очень быстро приспосабливаться к новым условиям. Нашим бы производителям такое умение… □

В ЭТОМ ГОДУ КИТАЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ СОБИРАЮТСЯ ПРОДАТЬ В РОССИИ 50 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ И ОТКРЫТЬ ПЯТЬ СБОРОЧНЫХ ЗАВОДОВ.

СПОРТИВНЫЙ ФЕТИШ ОТ «МАЙБАХА»

Штефан Грундхофф. Фото: «Даймлер-Крайслер»

КТО БЫ ПОДУМАЛ, ЧТО ТРЕХТОННАЯ МАШИНА СПОСОБНА РАЗГОНЯТЬСЯ ДО СОТНИ ЗА 5 СЕКУНД!



Изваяние из черного камня. Безупречное, прекрасное, импозантное и… недостижимое. Таким видит глаз «Майбах-57S». Язык не поворачивается назвать эту скульптуру лимузином. Пусть даже роскошным лимузином. Это не автомобиль, а какое-то наваждение на 20-дюймовых дисках.

Конечно, все «майбахи» несут печать высокого искусства и адресованы избранным. Что вы хотите – на изготовление одного экземпляра уходит не менее 30 дней. И только потом машина покинет родовое гнездо и попадет в руки покупателя.

До сих пор обе модели «Майбаха» – 57-я и 62-я (они отличаются базой и длиной кузова) не вполне оправдывали ожидания создателей – их продано меньше, чем планировалось. Третья модель должна оживить ассортимент. В ней отказались от традиционной двухцветной окраски и мягкого сказочного имиджа. Литера «S» означает не специальный, а спортивный. Любопытно, автомобиль для поездок с наемным водителем отныне должен привлечь и любителей сидеть за рулем.

ПРИВЕТ, АМЕРИКА

«Майбах» и самостоятельное вождение – не парадокс ли? Когда мы представляем себе «Майбах», его владелец сидит справа сзади, разложив ноутбук на столике из ценных пород дерева и беседуя по одному из телефонов с личным секретарем. На втором телефоне – биржевой маклер. Возможно, его лицо даже проецируется на большой монитор в спинке переднего сиденья вместе с растущим курсом акций. Водитель-профессионал в строгом черном костюме с непроницаемым лицом. Его рабочее место очень напоминает старый «Мерседес» S-класса.

Самому управлять машиной из высшей лиги, вход в которую стоит минимум 400 000 евро? Шок, но не для всех. На американском рынке непременно найдутся безмерно богатые чудаки, которые захотят сами рулить «Майбахом». В их гаражах стоят по шесть-семь авто, и наверняка один-два из них прибыли из Штутгарта, остальные – олдтаймеры и разнообразные спортивные болиды.

Как раз для этого сиятельного круга теперь появилась игрушка, спустившаяся на землю будто из сказок Шахерезады.

Модель 57S – это «Супермайбах». Придворное тюнинговое ателье «Мерседеса» – AMG и так уже сделало неслабый 12-цилиндровый мотор, а теперь еще добавило ему мощности. Шесть литров рабочего объема, двойной турбо-





Элегантность 12-цилиндрового двигателя никак не влияет на внешний вид «Майбаха-57S», но придает машине динамики.

наддув и 450 кВт/612 л. с. производят впечатление даже на видавших виды автоэкспертов. Быстроходность почти трехтонного боевого корабля искусственно ограничили 275 км/ч. И он разгоняется до первой сотни за 5 секунд. Был бы это спорткар типа «Порше-Турбо», «Астон-Мартин» или «Феррари», они бы и бровью не повели, но для роскошного лимузина длиной 5,7 м такие цифры кажутся нереальными.

В КРЕСЛЕ ПИЛОТА

Уже при первом выезде ощущаешь его грубую мощь вполне реально. Ограничитель установлен не только на 275 км/ч, но и на 1000 Н·м крутящего момента. Ибо кто знает, что произошло бы в противном случае. Огромную массу «Майбаха-57S» не чувствуешь ни при начальном разгоне, ни при мягком торможении у светофора. Но рано или поздно вам нужно повернуть. Разработчики шасси, шинники и специалисты по трансмиссии, несомненно, проделали фантастически сложную работу. Попробуйте удержать 2,7 тонны на траектории. Сколь бы высоким ни было происхождение, но и «Майбах» подчиняется законам физики. Невероятно легко и непринужденно движется эта монументальная скульптура на специальных шинах «Мишлен» размером 275/45R20. Однако в части динамики все же остается пропасть между «Майбахом-57S» и куда более дешевыми, но проворными лайнерами, как БМВ-760iL или «Мерседес» S-класса.

Особенно ватным кажется рулевое управление. «Супермайбах» дает повод для критики не только опытным «серпантинщикам». Не удивительно: ведь базируется оно на механизме «Мерседеса» 140-й серии, появившегося на рынке еще в начале девяностых.

При быстрой езде в поворотах электронные системы в доли секунды выдают весь свой арсенал возможностей, чтобы удержать снаряд на дороге. Но 57S устрашающе быстр, и еще – его очень жалко запачкать на грязных дорогах.

Отделка салона не настолько своеобразна и красива, как инкрустации в новом S-классе. Однако все подчинено стремлению к идеалу. Самое благородное дерево, мягчайшая кожа, ворсистые ковры – компоненты автомобильной мечты. Каждый шов, каждая складка услаждают зрение и



Водительское сиденье, как и переднее пассажирское, ничем не напоминает о спорте.

Лучшее место в «Майбахе-57S» все же сзади.

осязание. Лишь карбоновые аппликации кажутся привнесенными и несколько искусственными. Уж лучше бы черный мебельный лак.

РЕАЛЬНОСТЬ И ГРЕЗЫ

Лучшее место в 57S все-таки не спереди, а во втором ряду. Даже в «короткой» версии с базой 3,39 м сзади не ощутишь ни малейшей тесноты. Погрузившись в глубокое кресло, вы отбросите любые сомнения в том, что этот роскошный болид целый месяц делали вручную. Ну что сказать, мир грез! Инженеры-виртуозы будто ваяли скульптуру из целого куска металла, которая может пролетать над реальностью со скоростью 240 км/ч... до следующего поворота.

Как простому смертному вообще оценить «Майбах»? Тот, кто хочет насладиться работами старых мастеров или поразмыслить над современной живописью, покупает билет в музей. Но не всякому музею доступно украсить свои залы «Майбахом». Чтобы посчастливилось увидеть этот венец автомобильного творения на улице, нужно, пожалуй, жить в окрестностях Зиндельфингена... или в Беверли-Хиллз.

«Майбах-57S» – это фетиш. Лишь единицы могут позволить себе такой благородный автомобиль. Изготовление только по индивидуальному заказу согласно высказанным пожеланиям, часто с фамильным гербом и тиснеными инициалами на коже. От 362 000 евро – включая налоги, разумеется. □

ВЕСНА. АВТОМ



Весна – душа автомобилиста взывает о новом «друге».

Традиционно тысячи автолюбителей начинают поиск нового автомобиля именно весной. Кто-то бродит по авторынку, кто-то объезжает автодилеров, некоторые заказывают перегон иномарки из-за рубежа. Результат один – у вас новый друг – автомобиль. Каким бы путем он к вам ни попал, необходимо сразу же озаботиться сменой эксплуатационнных жидкостей, в частности, моторного масла. Что бы ни утверждал продавец, в данном случае руководствуйтесь пословицей «доверяй, но проверяй».

Необходимо помнить, что масло в двигателях выполняет различные функции. Моторное масло смазывает, предохраняет и очищает двигатель, а также выводит тепло. То, как часто мы его заменяем, влияет на износ двигателя. На масле нельзя экономить.

- Надо выбирать качественный продукт и из провереннного источника, иначе результат может оказаться плачевными, – подчеркивает Директор по делам торговли LOTOS Oil SA Яцек Матрацки.

Общество LOTOS Oil входит в состав Grupa LOTOS SA – одной из крупнейших польских фирм. Акции Grupa LOTOS котируются на Варшавской фондовой бирже.

Главным продуктом фирмы является семейство моторных масел LOTOS. Это наиболее известный на польском рынке бренд моторных масел. Второй маркой масел для профессиональных пользователей является семейство масел TURDUS.

Весенние хлопоты

Принято считать, что самое главное - это подготовка автомобиля к зиме. Но это только наполовину правда. Ведь зима длится только 5-6 месяцев, а автомобиль мы эксплуатируем круглый год. Поэтому в подержанных автомобилях, особенно весной, стоит проверить тормоза, состояние аккумулятора и уплотнительных прокладок. Не помешает также проверить расположение фар и качество дворников. Рекомендуется также заменить тормозную жидкость, охлаждающую жидкость и моторное масло. Если замена производится в автомастерской, пользуясь случаем, стоит также заменить масло в коробке передач и в гидроусилителе руля.

Масло всегда меняем вместе с фильтром

– Мне казалось, что такие вопросы уже отошли в прошлое. Тем не менее до сих пор в автомастерских можно встретиться с ситуацией, когда клиент имеет право выбора – заменить масло в двигателе и/или заменить фильтр. Это какое-то недоразумение,– уверяет руководитель Сервиса Масла LOTOS Oil SA Марек Дембински. – Если залить новое масло и оставить старый фильтр, масло вымоет из него осадки и смешает со свежим маслом. Вероятность повреждения двигателя в этом случае достаточно высокая – добавляет Дембински.

Рекомендуем также, если автомобиль работает в запыленной среде, и воздушный, и масляный фильтры менять чаще, чем это рекомендует производитель.

Доверяй, но проверяй

Когда покупаем иномарку, привезенную из-за границы (хотя и не только), лучше сразу заменить в двигателе масло. Особенно в том случае, когда не знаем, какое масло было залито ранее. – Может случится так, что судя по пробегу и году выпуска автомобиля в нем должно быть залито минеральное масло, а тем временем прежний владелец ездил на полусинтетическом. Не стоит дожидаться результатов такого эксперимента и нести расходы по ремонту, – говорит Марек Дембински. Специалисты советуют руководствоваться очень простым принципом: если пробег двигателя составляет до 60 тыс. километров или если при больших пробегах автомобиль еще в хорошем состоянии и не забирает масло, можно применять синтетическое масло; от 60 до 100 тысяч – полусинтетическое. Если пробег более 100 тысяч километров, масло стоит заменить на минеральное, тем более когда уже заметен износ двигателя. Однако я бы рекомендовал осторожно подходить к показаниям счетчика пробега. Если возникают сомнения, лучше всего обратиться за советом к надежному механику. Степень износа автомобиля видна по многим элементам. Показания счетчика играют наименее важную роль.

Что залить, чтобы не повредить?

Моторные масла делятся на три основные категории: минеральные масла, полусинтетические и синтетические. Эта классификация связана с классами вязкости, соответственно для следующих категорий: 15W40, 10W40 и 5W40, а также 0W40. Признанные производители предлагают также масла для определенных типов двигателей или применяемого в нем топлива. В предложении LOTOS Oil такими продуктами являются, например масла из семейства LOTOS Traffic Turbodiesel и LOTOS Gas.



ОБИЛЬ. LOTOS

Правильно подобранное масло гарантирует длительную и безаварийную работу двигателя. Двигатель состоит из тысяч мелких элементов; если бы не масло, то уже через несколько секунд может дойти до повреждения и даже разрушения двигателя. Свойства смазочного средства влияют не только на ресурс двигателя, но также и на культуру его работы, эластичность, параметры, громкость работы, и на что часто не обращаем внимания – на расход топлива. Доливая масло, в некоторой степени освежаем оставшееся масло, поскольку не только масло изнашивается, но и оставшиеся в нем химические присадки. Однако в подержанных автомобилях, в которых применяем минеральное масло, когда уже близок срок его замены, лучше иногда не доливать масло, а заранее его заменить.

Какое масло?

В новых автомобилях необходимо поступать в соответствии с рекомендациями производителя двигателя. В них найдем информацию о необходимом классе качества ACEA, API. Также получим информацию о классе вязкости по SAE. В общем, необходимо выбирать масло как можно высшего качества, например моторные масла: LOTOS Traffic Thermal Control 5W/40 API: SL/CF ACEA: A3/B3/B4, LOTOS Traffic Turbodiesel Thermal Control 5W/40 API: CF ACEA: B3/B4, LOTOS Economic Thermal Control 5W/30 API: SL/CF ACEA: A3/B3/B4.

В автомобиле, которым Вы пользуетесь, можно заливать масло более высокого качества, чем рекомендуемое; но не рекомендуется переходить с масла среднего класса, например, SF, на масло высокого класса, например, SJ (может дойти до разгерметизации двигателя). Масла LOTOS Traffic, LOTOS Traffic Turbodiesel и LOTOS Economic предназначены для применения в бензиновых и дизельных двигателях новых легковых автомобилей и фургонов как с турбонаддувом, так и без турбонаддува, с катализатором и без катализатора.

Слово о минеральных

Вопреки существующему мнению минеральные масла – это также масла очень высокого качества, созданные с применением передовых технологий. Таким маслом является, например LOTOS Mineralny 15W/40, SAE SL/CF. Это масло с высокой стойкостью к старению и противоокислительной устойчивостью гарантирует эффективную работу двигателя в любых условиях и является идеальным для автомобилей и с бензиновыми, и с дизельными двигателями. Эти всесезонные масла характеризуются превосходной вязкостью. Превосходно ведут себя при езде по городу. Могут применяться в двигателях с катализатором.



Способ эксплуатации – всесезонный, способ езды – с преобладанием езды по городу, питание двигателей – бензин, дизельное топливо, газ:
LOTOS Dynamic SAE 0W/40 API SJ/CF
LOTOS Economic SAE 5W/30 API SL/CF
LOTOS Traffic SAE 5W/40 API SL/CF
LOTOS Traffic Turbodiesel SAE 5W/40 API CF
LOTOS Semisyntetic SAE 10W/40 API SL/CF
LOTOS Mineralny SAE 15W/40 API SL/CF
LOTOS Gas SAE 15W/40 API SL

Способ эксплуатации всесезонный, способ езды – спортивный, наблюдаются термические перегрузки или расход масла:
LOTOS Race & Rally SAE 10W/50 API SL/CF

Способ эксплуатации сезонный, условия эксплуатации - с преобладанием езды по городу, питание двигателя – бензин, дизельное топливо, газ:
LOTOS Traffic SAE 5W/40 API SL/CF
LOTOS Semisyntetic SAE 10W/40 API SL/CF
LOTOS Mineralny SAE 15W/40 API SL/CF
LOTOS Gas SAE 15W/40 API SL

Грузовые автомобили и автобусы

Большие расстояния, работа в экстремально трудных условиях, длительные перерывы в обслуживании:
TURDUS Semisyntetic SAE 10W/40 API CH-4 ACEA E4/E5/E7
TURDUS Powertec SAE 15W/40 API CI-4 ACEA E3/E5
TURDUS SAE 15W/40 API CH-4 ACEA E3/E5

Тяжелые и умеренные рабочие условия, более короткие интервалы между заменами:
LOTOS Diesel SAE 15W/40 API CG-4/SJ

Средства транспорта, работающие главным образом, на газе:
LOTOS Gas SAE 15W/40 API SL для топлива типа LPG

Средства транспорта старшего года выпуска, требующие большего долива масла:
LOTOS City SAE 15W/40 API SF/CC



ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Lotos Oil SA
135, Elblaska str., 80-135 Gdacsk, Poland
tel.: +48 58 308 73 48, + 48 58 308 73 42
fax: +48 58 308 84 18
foreign.trade@lotosoil.pl
www.lotos.pl

LOTOS



СВОЯ РУБАШКА

Анатолий Сухов

Два десятка лет на конвейере для автомобиля – вечность. Но, похоже, не для «восьмого» семейства ВАЗ. Спрос на эти модели по-прежнему высок, несмотря на их удорожание, падение качества и приток на рынок как своих, так и зарубежных конкурентов.

За что же так любят «самары»? Во-первых, за простоту и ремонтопригодность. Во-вторых, за неплохую динамику и острый руль – управляется старушка куда точнее, чем ее преемница «десятка». В-третьих, ходовые запчасти можно найти даже в уездном городишке, да и цены на них божеские. Например, проставки под стойки задней подвески для «восьмерки» зачастую почти вдвое дешевле, чем «десяточные». А детали-то одинаковые! Нет проблем ни с инструментом, ни с литературой.

Впрысковые моторы перестали быть пугающим «черным ящиком»: с одной стороны, появилось немало портативных и недорогих тестеров, с другой – подтянулось качество комплектующих. Ну а остальные агрегаты проверены многолетней эксплуатацией, и в случае чего бывалые подскажут.

Известны и недостатки: теснота на заднем сиденье, гремучие обивки салона, отсутствие ГУР, ABS, подушек безопасности. Но главное – нестабильное качество сборки: «плюс-минус». Кому плюс – повезло, а с минусом – надежда только на гарантию. Производитель дает 2 года или 35 тыс. км, дилер может продлить срок до 3 лет или 60 тысяч.

ВСТРЕЧАЕМ ПО ОДЕЖКЕ

Зазоры между панелями в палец шириной для отечественных машин, увы, норма. Не исключение и «Самара». Машин 80-х годов с «коротким» крылом и пластмассовой «мордой» (не очень эстетично, зато практично) сегодня почти не осталось. А вторичный рынок пополняют рестайлинговые «самары-2» (см. Историю модели). У них свой капот с «клювом», который нередко приоткрыт даже при исправном и отрегулированном замке. Виной тому отвалившийся каркас капота, который обычно отрывают сами владельцы или нерадивые

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1984 год. Начало производства трехдверного хэтчбека ВАЗ-2108. Двигатель мод. 2108: Р4, 1,3 л, 47 кВт/63 л.с. Привод – передний, М4.

1987 год. Начало производства пятидверного хэтчбека ВАЗ-21093. Двигатель мод. 21083: Р4, 1,5 л, 51 кВт/70 л.с. Привод – передний, М5. Двигатели и КП переднеприводных моделей ВАЗ взаимно унифицированы.

1990 год. Начало производства седана ВАЗ-21099 с двигателем ВАЗ-21083. Выпускаются карбюраторные двигатели с микропроцессорной системой управления (удовлетворяющие нормам токсичности США 1986 г.). Двигатель мод. ВАЗ-21081: Р4, 1,1 л, 40 кВт/54 л.с. (в основном для экспорта).

1994 год. ВАЗ-2108-91 с роторным двигателем (Ванкеля) мод. ВАЗ-415: 1,3 л, 103 кВт/140 л.с.

1997 год. Начало сборки ВАЗ-2115 (преемник ВАЗ-21099) в ОПП ВАЗа.

1999 год. В Сызрани освоен выпуск ВАЗ-21093.

2000 год. Сборка первых ВАЗ-2114 (преемник ВАЗ-2109) на ВАЗе.

2001 год. Сборка первых ВАЗ-2113 (преемник ВАЗ-2108). На часть ВАЗ-21093 и ВАЗ-21099 устанавливается впрысковый двигатель мод. ВАЗ-2111: 1,5 л, 52–56 кВт/70–76 л.с.

2003 год. ВАЗ прекращает производство ВАЗ-2108.

2004 год. ВАЗ прекращает производство всех «самар», полностью переориентировавшись на «самары-2». Начало массового выпуска ВАЗ-2113. Серийное производство ВАЗ-21093 и 21099 на ЗАЗе. Часть украинских «самар» оснащают мелитопольскими инжекторными двигателями 1,3 л, 52 кВт/70 л.с.

сервисмены, пытаясь силой открыть заевший замок (чаще всего кустарно установленную противоугонку).

Более распространенный кузовной дефект – облезание краски с накладок дверей и бамперов. Пятна неокрашенной пластмассы проступают через два-три года эксплуатации. Здесь важно не пропустить начало процесса, чтобы вовремя воспользоваться гарантией. Подсказка: лучше всего, если дилер обслуживает не только отечественные авто, но и иномарки – тогда ваш автомобиль почти наверняка окрасят по импортной технологии каким-нибудь «шпицхекером» (участок малярки обычно один). Хуже, что пластиковые молдинги не только облезают, но и отклеиваются. Лечится это также по гарантии и совсем несложно: нужно лишь тщательно подготовить поверхности и взять хороший двусторонний скотч (в сервисах используют 3M). Теперь захочешь – не оторвешь, только вместе с краской.

Кузова «самар-2» неплохо сопротивляются коррозии, в целом на уровне их предшественников. Однако среди машин 2003–2004 гг. попадаются неудачные экземпляры: у них развивается точечная коррозия капота и рамки ветрового стекла. От нее спасает только тщательная зачистка язвочек, при необходимости их шпатлевка и окраска всей детали. Лучше всего держится металлик: слой покрытия толще, снаружи – прочный лак, который и поцарапать непросто, и обновить легко – цвет подбирать не нужно.

Европанель куда симпатичнее прежнего коробчатого «торпедо», но до идеала далека. По-прежнему на фоне тихого двигателя хорошо слышны ее скрипы и бухи. Снимать и устанавливать панель лучше в теплом помещении, но и тогда есть риск обломать хрупкий крепеж. Примерно того же качества формованные обивки дверей. Впрочем, не стоит придираться – рукастому хозяину вполне по силам эти проблемы. И не будем забывать главное: пока это самый дешевый переднеприводный автомобиль в своем классе.

ГДЕ ТОНКО, ТАМ И РВЕТСЯ

Сегодня на «самары» устанавливают впрысковый полуторалитровый восьмиклапанный мотор, почти повторяющий прежний карбюраторный вариант. Тот, в свою очередь, ведет родословную от 1,3-литрового двигателя, который четверть века назад доводила еще фирма «Порше». В начале 90-х выпускали и 1,1-литровые моторы, в основном на экспорт. Главное достоинство 1500-кубового – двигатель не страдает при обрыве ремня ГРМ, что нередко случается уже при пробеге 50–60 тыс. км – задолго до регламентных 75 тысяч. Периодичность ТО сегодня составляет 15 тыс. км, но для подержанного автомобиля лучше придерживаться старых рекомендаций – 10 тыс. км, а ремень менять на 60-й тысяче

Расширительный бачок – расходный материал. Трещина обычно образуется на стенке, прилегающей к кузову, – течь заметить непросто. Порой не выдерживает нагрузок и крышка бачка.





Этот блок ИТЕЛМА «уснул» и больше не проснулся. В отличие от саратовских блоков, такие не перепрошиваются.

Парадокс: монтажный блок поселили в самом грязном месте, тонкая трубка слива из короба быстро забивается.

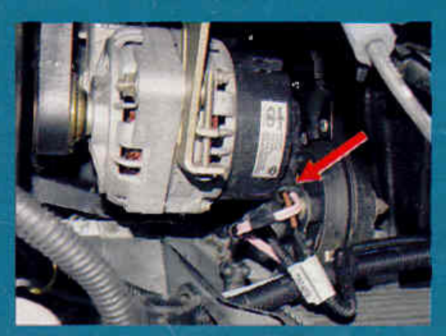




С другой же стороны – слив в несколько раз шире. Здесь сухо, чисто и много места… но так просто блок сюда не переместить. Остается следить за чистотой.

Датчики уровней – вечная беда ВАЗа: ненадежны, к тому же система опрашивает их лишь один раз, при включении зажигания. Если масло или «Тосол» вытекут на ходу, «умная электроника» узнает об этом в последнюю очередь.





Силовые клеммы генератора на новых машинах затянуты слабо – искрят, плавится проводка. Не поленитесь подтянуть крепеж.


Моторчик омывателя – еще один слабый узел. Некоторые сгорают, иные текут по швам.


Кардинально решить проблему поможет моторчик от «Дэу-Эсперо» – у него вазовский размер.


От такой лампочки впору сойти с ума – при торможении загораются «габариты». Два усика разных нитей замкнулись между собой. Может, стоит их делать попрочнее?


Реле стеклоочистителя и аварийной сигнализации крайне ненадежны – нередко отказывают на первых тысячах километров. Вместо них подойдут иномарочные (например, от «Фольксвагена»); при необходимости перекоммутируйте разъемы.


Европанель добавила комфорта зрительного, но шумы остались. Регулируемая по высоте рулевая колонка – очень нужная мелочь.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ У ДИЛЕРА, руб.

(включая расходные материалы)	
ТО-1: замена моторного масла и фильтра, осмотр ходовой части, подвески, рулевого управления, тормозной системы, диагностика системы управления двигателем	3000–3500
Расширенное ТО-2: дополнительно – замена ремней ГРМ и генератора, всех эксплуатационных жидкостей, фильтров, тормозных колодок, регулировка клапанов, углов установки колес	10 000–12 000

или перед дальней поездкой даже на 50-й. Одновременно не забудьте установить новый ролик. К 150–200 тыс. км порой возникает люфт в подшипнике помпы, при замене ремня обратите внимание и на нее. Обрыву ремня способствуют смолистые отложения на клапанах из-за «хорошего» бензина. Удалить их поможет промывочная жидкость (их сейчас немало), которую подают прямо во впускной коллектор через вакуумный шланг.

На «маленьких» моторах при обрыве ремня поршни встречаются с клапанами, поэтому там его стоит менять в интервале 40–50 тыс. км. Зато они менее склонны к перегреву, а срок службы до ремонта примерно одинаковый: 120–130 тыс. км до первой замены колец, 220–240 – до второй. Одновременно меняют и маслосъемные колпачки. С хорошими маслами и фильтрами валы и ЦПГ выдерживают 300–400 тыс. км. Однако некоторые моторы сходили с конвейера с врожденными дефектами (особенно в 2002–2004 гг.), но те, как правило, проявлялись уже к 20–50 тыс. км.

Склонность полуторалитрового двигателя к перегреву наиболее заметна у впрыскового варианта. Первые партии моторов вообще кипели как самовары: то вылетала пробка расширительного бачка (напомним, что именно в ней клапаны, регулирующие давление в системе), то лопался сам бачок, то слезал с патрубка нижний шланг радиатора (видимо, затянуть как следует неудобный хомут не могли даже на конвейере). Сегодня проблема не так остра, но полностью не изжита. Расширительные бачки – по-прежнему расходный материал.

На морозе восьмиклапанник заводится хорошо. Отказы вызваны обычно либо неисправными свечами (рекомендуется менять их на каждом ТО), либо заклиниванием регулятора холостого хода (РХХ) в закрытом положении. Если мотор не пустился с первого раза, при втором пуске слегка нажимаем педаль газа (имитируем работу РХХ). Если и это не помогло, в третий раз продуваем цилиндры, полностью нажав педаль. Мыть моторный отсек водой под давлением категорически не рекомендуется: двигатель боится грязи куда меньше, чем разъемы – воды.



НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ

Работа	Периодичность, тыс. км
Замена масла в двигателе	15
Замена топливного фильтра	30
Замена воздушного фильтра	30
Замена фильтра вентиляции салона	15
Замена свечей зажигания	30*
Замена масла в МКП	30
Замена охлаждающей жидкости	75
Замена тормозной жидкости	45
Замена ремня привода ГРМ	75
Проверка и регулировка зазоров в приводе клапанов	45
Проверка и регулировка углов установки колес	30

**При ухудшении характеристик интервал может быть уменьшен.*

В последние годы датчики системы впрыска стали отказывать реже. Чаще других выходят из строя датчики положения дроссельной заслонки (ДПДЗ) и массового расхода воздуха (ДМРВ). Последний чувствителен к загрязнениям, поэтому вовремя меняйте воздушный фильтр и не запускайте ЦПГ: частички нагара и капли масла из системы вентиляции – внутренние враги ДМРВ. Иногда работоспособность датчика удается восстановить, промыв его нити очистителем карбюратора.

С 2004 года электрический бензонасос стал доступнее: наконец-то, в полу догадались вырезать лючок, через который его можно не только увидеть, но и достать, не снимая бак. Если не хотите менять отказавший насос к 50–60 тыс. км, на 30–40 тыс. км извлеките его и замените фильтрующую сеточку или, в крайнем случае, очистите ее.

ТОЧКА ОПОРЫ

Подвеска «самар» хорошо известна и не претерпела изменений с рестайлингом. Все так же отслаивается резина от верхних опор стоек, все так же трескаются от ударов алюминиевые кронштейны растяжек. Но это цветочки: родные опоры можно заменить на SS-20, а «гонщикам» порекомендуем установить стальные кронштейны и о них забыть. В остальном же – никаких проблем. И простор для тюнинга: кто только не делает патронов амортизаторных стоек и пружин, тормозных колодок и дисков, распорок между чашками подвески и бог знает чего еще!

Впрочем, кое-что порекомендуем и для повседневной езды. Например, импортные задние цилиндры и чугунные тормозные барабаны позволят надолго забыть о пугающих вибрациях при торможении.

НАУКА О КОНТАКТАХ

Электрооборудование нельзя отнести к сильным сторонам «Самары». Мелкие дефекты заметно осложняют жизнь водителю – как на дороге, так и при техосмотре. Постоянно перегорает «тормозная» спираль двухнитевых ламп задних фонарей (многие по незнанию пытаются установить туда и однонитевые). Не горят фонари также из-за плохого контакта патрона лампы с гибкой платой. Со временем ее дорожки совсем истираются, и фонарь приходится заменять.

Под угрозой и «центр связи» всей электрики – «черный ящик». Он расположен в самом сыром месте автомобиля – на полке воздухопритока. Не ленитесь прочищать сливное отверстие рядом с ним, иначе реле и контакты окажутся в воде. Не забывайте просушивать пол салона: жгут, проходящий рядом с водительским сиденьем, тоже в зоне риска.

В целом же по уровню надежности «Самара» даст фору некоторым иномаркам, в первую очередь за счет простоты конструкции. А вот запчасти, к сожалению, нередко приходится искать у тех же немцев, итальянцев или корейцев. Подробнее – в подписях к фото.

ВОЛКИ И ОВЦЫ

Михаил Афанасьев



Выбор подержанного автомобиля (ЗР, 2006, № 4) – процедура сложная, но зачастую далеко не самая хлопотная. Ведь мало стать собственником движимого имущества: чтобы превратить его в средство передвижения, нужно пройти чистилище ГИБДД. А здесь свои подводные камни и, не зная броду, можно надолго остаться пешеходом.

РАЗВЕДКА БОЕМ

Многочисленные истории о «хождении по мукам» в длинных коридорах власти неспроста вызывают дрожь у законопослушных граждан – ведь именно они чаще всего и попадают впросак. А подержанный автомобиль всегда выглядит подозрительно – по крайней мере в глазах многих прикомандированных к МРЭО «экспертов». Чтобы подстелить хоть какую-то соломку, не поленитесь сопровождать продавца, когда тот будет снимать машину с учета. Ведь не секрет, что, упростив жизнь себе, иные продавцы осложняют ее покупателям. Худший вариант – продажа по генеральной доверенности. Сегодня, когда налоги платит формальный владелец автомобиля, такое предложение выглядит особенно подозрительно. Большого криминала здесь может и не быть, а вот нарваться на нечитаемые номера агрегатов или ошибки в ПТС – сколько угодно.

Напомним, что покупателям пусть и древних, но когда-то дорогих моделей («Мерседес», БМВ, «Ауди», «Лексус» и т.п.) стоит непременно посетить дилерский техцентр. Зачастую там выясняется, что машина собрана буквально по кусочкам и родная у нее – только пробка бензобака. Заметим, порой такие авто вызывают проблемы не при постановке на учет, а позже – при пересечении границы или при крупном ремонте.

Закон обязывает зарегистрировать транспортное средство в течение пяти суток со дня продажи или пока не истек срок действия транзитных номеров. Учитывая темпы работы некоторых отделений МРЭО, до последнего дня лучше не тянуть. Впрочем, если у вас нет времени или желания общаться с представителями власти, за вас это может сделать любой знакомый, даже инспектор ГАИ – для представительства достаточно простой письменной формы и соответствующих документов (ПТС, полис ОСАГО, справка-счет или договор купли-продажи и паспорт владельца).

В принципе, не обязательно и присутствие автомобиля. По заявлению владельца в необходимых случаях (как правило, это неисправность транспортного средства) инспектор выезжает на осмотр ТС и составляет «Акт осмотра», который действителен 21 день. Такой акт можно составить и в другом МРЭО, а затем представить его в «свое» отделение. Так поступают те, кто покупает автомобиль и собирается пользоваться им вдали от места жительства: с актом осмотра ставят его на учет и возвращаются с номерами.



ОШКУРИВАНИЕ КАК ТОЧНАЯ НАУКА

Сегодня вокруг многих МРЭО выросла целая инфраструктура добрых услуг – за деньги. В простеньких бытовках прозябают бесценные специалисты: они готовы и заявление составить, и квитанции для банка заполнить, и даже их принять, не говоря уже о слесарях, которые и номер двигателя «ошкурят», и грязь с рамы отобьют, и даже демонтируют корпус воздушного фильтра для лучшего обзора номерного агрегата. Вот только как поставят?

Хотите пройти процедуру осмотра быстро и не запачкав рук – платите. Хотя по закону вы обязаны лишь представить автомобиль. Внешне чистый. Копаться в недрах силового агрегата – не ваша забота, равно как искать места расположения номеров. Впрочем, знать их все же полезно. Одному владельцу «Волги» пришлось на два месяца расстаться с ней из-за того, что инспектор при осмотре записал как номер двигателя… ряд цифр на головке цилиндров.

Впрочем, если вы или ваш автомобиль чем-то не приглянулись людям в погонах, найдется немало способов вас разлучить. Ведь если раньше слово инспек-

Зачем нужно такое фото в ПТС? Кроме грязи, на нем ничего не видно. И фото внутри техпаспорта – произведение абстрактного искусства!





тора было последним и лишь тогда в исключительных случаях он вызывал на подмогу эксперта, то сегодня они зачастую ходят парой. Инспектор ставит заветный штамп «учетные данные соответствуют», а эксперт – кормилец – тут как тут: светит фонариком – почисти, мол. Не сумеешь сам, подойди к «ребятам»! И вот вы уже на крючке.

Порой «эксперты» находят криминал в любой царапине на номерном агрегате. Например, могут принять номер отливки блока цилиндров заморского «Шевроле» за отсутствующий в документах номер двигателя. Словно невдомек им, что «Дженерал моторс» не нумерует моторы для внутреннего рынка. Приходится несколько недель ждать заключения настоящего специалиста, которому для этого даже машину смотреть не надо. Главный повод заподозрить вас в «подделке, сокрытии или уничтожении номеров» агрегатов – коррозия. Притчей во языцех стал «Москвич-2141», VIN которого маркировался точками. Как правило, при попытке почистить номер слезала эмаль, обнажая рыхлую ржавчину безо всяких признаков маркировки. Страдает от коррозии и VIN, расположенный на полу (например, у «Форда-Эскорт» – под ногами переднего пассажира, у «Опеля-Астра» и «Дэу-Нексия» – возле пассажирского сиденья). Достается номерам, расположенным на раме (вседорожники), но особенно эфемерны нанесенные краской (!) номера на раме «газелей». Что лучше – идти по долгому и тернистому, но честному пути криминалистической экспертизы или ступить на преступную тропу и обновить номер самому? Отказаться от соблазна непросто…

Коррозии номера двигателя особенно подвержены те авто, где он расположен по ходу движения – «копейка» первых выпусков, переднеприводные ВАЗы и «Ока», «Таврия», СААБ-9000, «Форд-Эскорт», «Форд-Мондео» и др. На многих отечественных авто он, однако, сохраняется лучше благодаря… потекам масла. Невредно защитить его термостойким антикором.

КАЗНИТЬ НЕЛЬЗЯ ПОМИЛОВАТЬ

Если эксперт выявил «несоответствие», приготовьтесь к худшему: очереди на другую – «серьезную» экспертизу, затем (если там не выявят криминала) – к следователю за получением «отказа в возбуждении уголовного дела» и, наконец, к начальнику родного МРЭО.

Впрочем, явные ошибки в данных (вроде ВАЗ-7111) начальник МРЭО может исправить, не выходя из кабинета, своей властью. Это самый простой путь, но про него не стоит забывать.

Если же номер полностью или частично уничтожен, его новый облик появится на фотографии в ПТС и свидетельстве о регистрации ТС, только вот увидеть что-либо на крошечной мутной фотографии трудно. Особенно если она вклеена внутрь двойного листка техпаспорта. И кстати, даже это не избавляет от повторной экспертизы, поэтому мутные разводы ржавчины, видимо, тоже надо защищать! □

Не приезжайте на осмотр с забитым багажником – необходимые номера часто приходится искать именно там, а специальных стеллажей для вещей – увы! – на площадке не предусмотрено.





АНГЛИЙСКИЙ ПАЦИЕНТ

Евгений Борисенков, Игорь Козлов, Виталий Урюков. Фото: Константин Якубов

Говорят, японцы делают настоящие автомобили лишь для себя. Все остальное – более-менее удачные копии. Что уж говорить о машинах, собранных за пределами страны! Но покупатели мнение скептиков не разделяют. Изготовленный в Англии «Ниссан-Алмера», например, у продавцов не застаивается – в том числе на вторичном рынке.

ПРАВО ВЫБОРА

«Покупать» очередной подержанный автомобиль мы отправились в «Кунцево». И не пожалели – было на что посмотреть! Оказалось, весь трейд-ин представленных в техцентре марок (их, по нашим подсчетам, около четырнадцати) собран под одной крышей. Чтобы попасть в эту комиссионку, у соискателя должна сохраниться, как минимум, сервисная книжка, еще лучше, если автомобиль учтен в базе официального дилера.

Охотнее всего здесь принимают автомобили не старше шести лет с пробегом до 150 тыс. км. Владельцы более древних экземпляров, надеясь выручить побольше, предпочитают сдавать технику на комиссию. Туда же отправляют «обезличенные» (так называемые серые) средства передвижения, родословная которых безвозвратно утрачена.

Стоимость определяют по собственной методике, разработанной при участии НАМИ. Автомобили в возрасте до трех лет в среднем оценивают на 10% дешевле, чем на стихийном рынке, старше – на все пятнадцать. По итогам диагностики определяют окончательную цену. Впрочем, если комитент не согласен с уценкой, он может устранить выявленные недостатки – за свой счет. Задача – привести машину в состояние, близкое к идеальному. Разовые вложения порой достигают пяти тысяч (!) долларов – например, когда переделывают плохо выполненную кем-то «жестянку». Зато краснеть за выставленный на продажу автомобиль не придется. Предлагают его, разумеется, уже по иной – среднерыночной цене.

Сразу выкладывать нужную сумму не обязательно – подержанное авто доступно также в лизинг или в кредит под 9,5% годовых без авансового платежа. По такой схеме сегодня обзаводятся «колесами» 10–15% покупателей, а к концу года их доля может достичь половины! И еще: если на понравившуюся модель не хватило самую малость, потерпите – нереализованный товар ежемесячно уценивают на 3–8%.

КРАСНОЕ НА БЕЛОМ

Впрочем, мы-то свой выбор уже сделали, пожелав «приобрести» самый ликвидный из всех «ниссанов» – «Алмеру». Мечта материализовалась в ярко-красном полуторалитровом седане 2005 года выпуска с пробегом 12 тыс. км почти за 14 тыс. долларов (механическая КП, кондиционер, ГУР, две подушки безопасности, аудиоподготовка и электропакет). Сэкономить удалось не так много – в год рождения за «Алмеру» просили $15 100. Впрочем, были варианты по-





Миниатюрный прибор способен обнаружить шпатлевку под слоем краски.

Не всякую царапину выведешь даже тщательной полировкой.

Багажник понравился всем – формой, объемом и оснащением.





Материалы и качество отделки салона нареканий не вызывают.

Насечки на ручке дефлектора почему-то совпадают с направлением перемещения.

Этот зазор на центральной консоли – от перегрузки багажного крючка.

Стильный щиток будет к месту и на куда более дорогой машине.

Работают подрулевые «джойстики» отменно, однако к сложному алгоритму надо привыкать.

Выступающий из крышки хрупкий пластиковый патрон требует деликатного обращения.

скромнее – аналогичный автомобиль 2004 года предлагали за $12 800.

В прежней жизни наш «Ниссан» служил корпоративной машиной и, судя по смешному пробегу, использовался в основном для всяких презентаций и покатушек. Предпродажку сделали на совесть – даже на скупом зимнем солнце от блеска кузова рябило в глазах. При более пристальном осмотре нас немного насторожили небольшой «провал» угла капота относительно крыла и ступенька на стыке правых дверей. Однако следов кузовного ремонта, как ни старались, не обнаружили. Если машину и правили, то, очевидно, настоящие мастера.

Как и большинство современных автомобилей, «Алмера» запирается дистанционно – кнопкой в головке ключа зажигания. Мы оценили продуманный алгоритм: с первым нажатием открывается только водительская дверь, со вторым – все остальные. Не знаем, есть ли в Японии барсеточники, но вклад в борьбу с ними конструкторы внесли существенный.

А вот устроиться с комфортом на водительском месте не очень-то удалось. Вроде и регулировок достаточно (есть даже настройки поясничного подпора и подушки по высоте), а неудобно. Похоже, виновата чересчур длинная подушка сиденья – чтобы не давила под коленями, приходится съезжать вперед, а поясница повисает в воздухе. Впечатление подпортили заметно провисшая со стороны пассажира центральная консоль (очевидно, кто-то переоценил грузоподъемность закрепленного там крючка для сумки или пакета) и отсутствие «доводчика» у крышки перчаточного ящика – при открывании она с грохотом падает вниз.

Впрочем, нашлось также много поводов для оптимизма. Отменно работают не понравившиеся было с первого взгляда подрулевые переключатели, приятны на вид циферблаты приборов, а их показания хорошо читаются. К месту пришелся центральный бокс-подлокотник. В недрах его обнаружили потайной карман для записной книжки – пригодится, ведь бортового компьютера здесь нет. Вместительные карманы по краям передних сидений легко поглотят даже огнетушитель. Задний диван трансформируется как угодно. При снятой подушке (достаточно отстегнуть две защелки) в салон входит велосипед, при сложенных раздельных (40/60) спинках – даже холодильник. А вот сидеть сзади троим средней комплекции мужчинам тесновато, двоим – в самый раз.

Багажник хорош всем – и объемом, и формой, и содержанием. Есть ворсовая обивка, коврик, крючки и ремешки для груза, углубление под аптечку, освещение. Эх, убрать бы свисающую с полки под стеклом катушку ремня безопасности да торчащие патроны ламп задних фонарей – и не к чему было б придраться.

Под широко разинутой «аллигаторной» пастью моторного отсека (кстати, куда делась пластиковая крышка?) – чистота и порядок. Все, что следует регулярно вынимать, открывать или контролировать, выделено цветом и удобно расположено. Впрочем, часто совать голову



сюда не придется. Старомодный цепной привод ГРМ в обслуживании не нуждается, а система зажигания с индивидуальными катушками куда надежнее тех, что увешаны высоковольтными проводами.

Привод вспомогательных агрегатов иной оценки кроме «середина наполовину» не заслужил. Пара поликлиновых ремней без автоматических натяжителей требует для ухода дополнительных нормочасов. А тот, что приводит компрессор кондиционера, в нашем климате можно снять на полгода, сэкономив и топливо, и ресурс агрегата. Снизу моторный отсек открыт всем ветрам – фирменная пластиковая защита осталась в каком-нибудь сугробе. Сюда бы лист из прочного материала! Заодно защитили бы участок выпускной трубы, проложенной ниже «лыжи» переднего подрамника.

Передняя подвеска проста до предела – «Мак-Ферсон» без стабилизатора поперечной устойчивости. Очевидно, необходимую угловую жесткость обеспечили подбором характеристик пружин и амортизаторов. Взамен удалось избавиться от ненавистных «косточек» – стоек, срок службы которых редко переваливает за 30 тыс. км. А вот с задней подвеской, похоже, перемудрили: восемь (!) сайлентблоков – для бюджетной машины явный перебор. Видимо, сэкономили на доводке, создав сложную, но кинематически правильную конструкцию. Отдуваться, как всегда, ремонтникам и хозяину.

Но будем справедливы – в целом «Алмера» все-таки хороша. В меру шустрый, элегантный, комфортабельный автомобиль, ко всему прочему надежен – меньше чем на несколько сотен тысяч пробега машины такого класса не рассчитывают. Просто, выбирая дешевую иномарку, надо тщательно взвесить свои потребности. Как знать, не перестарались ли маркетологи, отсекая «лишнее» в стремлении удешевить автомобиль? □

Редакция благодарит технический центр «КУНЦЕВО» за помощь в подготовке материала.

«Ниссан-Террано» 1995–2002 гг. – не редкость на дорогах не только Дальнего Востока и Сибири, но и Центральной России.

ЗЕМНАЯ ФАМИЛИЯ

Андрей Кочетов

Среди любителей вседорожников со стажем «Ниссан-Террано» первого поколения пользовался заслуженным уважением. Наследник 1995–2002 гг. выпуска позаимствовал название и некоторые технические решения. В остальном это – совершенно другой автомобиль. Угрожающая внешность с четкими гранями уступила место скругленным линиям, металлические рельсоподобные бамперы превратились в красивые, но низкие пластиковые, а неубиваемую торсионную подвеску спереди сменила более комфортная типа «Мак-Ферсон». Вместо полноценной рамы – подрамники, благодаря которым пол сделали заметно ниже, а вход и выход удобнее. Салон преобразился меньше.

Более сложной, чем прежде, трансмиссией пользоваться проще: коробка передач только автоматическая, раздаточная – с электрическим управлением. Режимы работы: только задний привод, полный – с автоматической или принудительной блокировкой (через вискомуфту) межосевого дифференциала. Приобрел или потерял «Террано» от заметного изменения конструкции? Из истинного вседорожника превратился в универсальное транспортное средство, рассчитанное на более частую езду по шоссе, нежели по проселкам. Зато у «Ниссана» впечатляющая плавность хода на асфальте,

Высокие стекла задних дверей и их ручки на стойках – фамильные черты «Террано».



ЛЕВОРУЛЬНЫЙ АНАЛОГ

Для американского рынка автомобиль выпускали под именем «Пасфайндер» с бензиновым мотором V6, 3,5 л (162 кВт/220 л.с.), для европейского – 3,3 л (125 кВт/170 л.с.)





Интерьер «Террано» – почти легковой. Никаких изысков и откровений, просто удобно.



Багажник – огромен. При складывании разрезного заднего дивана образуется большая ровная платформа, но погрузочная высота велика.



Трехлитровый турбодизель – самый распространенный мотор на подержанных праворульных «террано».



«Ниссан-Террано» 1987–1995 гг. выпуска отличался грубыми угловатыми формами и несокрушимой ходовой частью.

стойкость к мелким дорожным неровностям, неплохая динамика, высокая максимальная скорость, очень приличная управляемость и отсутствие былой валкости в поворотах. Среди минусов – потеря вседорожных качеств за счет уменьшения хода подвесок и геометрической проходимости.

Тем не менее «Террано II» пользуется успехом среди покупателей подержанных «японок» благодаря хорошей родословной, надежности и комфорту. Цены на автомобиль 1999–2000 гг. без пробега по России даже во Владивостоке начинаются с $17–18 тыс. Ну а чем дальше на Запад, тем дороже. Прибавьте почти 2000 долларов за доставку в Москву и интересы посредников… Меньше чем в 20 тысяч не уложитесь. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
NISSAN TERRANO R50

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4640
ширина	1820
высота	1790
база	2700
колея спереди/сзади	1520/1525
дорожный просвет	210
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1930
Полная масса, кг	2205
Максим. скорость, км/ч	165
Время разгона 0-100 км/ч, с	17,4
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80
Расход топлива, л/100 км: городской/загородный цикл	12,4/9,7

Двигатель: Р4, 16 клапанов, 2953 см^3, 125 кВт/170 л.с. при 3600 об/мин, 353 Н·м при 1800 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, с пониженным рядом, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – зависимая (мост); рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза передние – дисковые вентилируемые, задние – барабанные; шины – 245/70 R16 или 255/65R16

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США по курсу 1 доллар = 28 руб.)*

Модель	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
МАЛЫЙ КЛАСС													
ВАЗ-1111	2100	1800	1600	1500	1200	1100	1100	900	900	800	800	м.д.	м.д.
ЗАЗ-1102	-	-	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	650	600	700	700	500
«Дэу-Матиз»	6200	5900	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-А»	м. д.	15500	13500	12700	11000	10400	-	-	-	-	-	-	-
«Опель-Корса»	11400	9500	8600	7900	6400	6000	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«Пежо-206»	11000	10500	10000	8600	8200	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Рено-Клио Символ»	м. д.	8600	7900	7000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Тойота-Ярис»	м. д.	11000	10100	9600	9400	-	-	-	-	-	-	-	-
«Шкода-Фабия»	11900	10000	9600	9300	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-
«Шкода-Фелиция»	-	-	-	м. д.	м. д.	5100	4300	4000	3700	-	-	-	-
КОМПАКТ- КЛАСС													
ВАЗ-2104	3300	3000	2800	2300	2200	2000	1650	1550	1300	1300	1100	1100	900
ВАЗ-2105	2850	2600	2400	2100	1900	1800	1500	1400	1300	1200	1100	1000	1000
ВАЗ-2106	2900	2700	2400	2200	1900	1700	1500	1400	1300	1200	1200	1100	1100
ВАЗ-2107	3400	2900	2800	2500	2200	2100	1800	1500	1500	1300	1200	1100	1000
ВАЗ-2108	-	4600	3900	3400	3100	2800	2600	2200	2100	2000	2000	1800	1800
ВАЗ-2109	5000	4400	4000	3500	3200	3000	2600	2300	2100	2100	1900	1800	1700
ВАЗ-21099	5400	4600	4300	4000	3500	3200	2900	2600	2600	2300	2500	2300	м. д.
ВАЗ-2110	6100	5600	5000	4300	3800	3600	3500	м. д.	м. д.	-	-	-	-
ВАЗ-2111	6000	5400	4900	4500	4200	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2112	6500	5900	5400	4800	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2115	5700	5200	4600	4300	3800	3400	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Вольво-440»	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	м. д.	4100	3700	3300
«Вольво-460»	-	-	-	-	-	-	-	6700	4900	4600	4300	3600	3000
«Вольво-S40»	15900	14000	13200	12700	11500	10000	9500	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Дэу-Нексия»	7700	6800	5800	5700	4900	4600	4400	4300	3800	-	-	-	-
«Дэу-Эсперо»	-	-	-	-	5500	5300	5200	4800	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
ИЖ-2126	2800	2550	2000	1900	1900	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«КИА-Рио»	10200	8900	8500	8400	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-
«КИА-Шума»	11300	10400	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Мазда-323»	12700	10000	8300	8000	7900	7200	7100	7000	6700	6000	4800	4200	3200
«Мицубиси-Каризма»	13000	11700	11500	10700	9300	8300	7700	6600	м. д.	-	-	-	-
«Мицубиси-Лансер»	13800	10200	9400	7900	7700	6700	5800	5400	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«Москвич-2141»	-	-	2200	1900	1900	1350	1300	1200	1200	1100	1100	1000	900
«Москвич-Святогор»	-	-	2000	2000	1900	1800	-	-	-	-	-	-	-
«Ниссан-Алмера»	13100	12500	12200	10000	9100	8200	7000	6000	м. д.	-	-	-	-
«Ниссан-Санни»	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	м. д.	5700	4800	4400	3800	2700
«Опель-Астра»	13300	11200	10400	9800	9600	9000	6900	6500	5800	5200	4300	4200	3500
«Рено-Меган»	14000	13200	9600	9300	8600	7800	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Тойота-Королла»	14600	14100	11200	9500	7800	7200	7000	6000	5300	5000	4300	4100	3400
«ФИАТ-Брава»	м. д.	м. д.	9400	7900	7000	6300	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Фольксваген-Бора»	17700	14700	13200	13000	12600	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Фольксваген-Венто»	-	-	-	-	-	м. д.	8700	7700	7200	6400	6200	5500	-
«Фольксваген-Гольф»	м. д.	13300	12900	12500	11100	10300	7800	7100	6300	6100	5900	5400	4100
«Фольксваген-Джетта»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	4300
«Форд-Сьерра»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	4000	3200
«Форд-Фокус»	12000	11300	10700	10600	10400	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Форд-Эскорт»	-	-	м. д.	м. д.	м. д.	5400	5200	5000	4800	4300	3900	3500	3200
«Хёндэ-Акцент»	9800	9100	8500	8100	7000	5800	5700	м. д.	м. д.	м. д.	-	-	-
«Хонда-Сивик»	м. д.	14000	11500	9500	9200	7600	7000	6900	5500	5300	4700	4400	3100
«Шкода-Октавия»	13700	13600	13100	11700	10200	9300	9000	м. д.	-	-	-	-	-
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Альфа-Ромео 156»	м. д.	м. д.	м. д.	11500	11300	м. д.	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Ауди-80»	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	7600	7200	6600	5500
«Ауди-А4»	24800	21600	18300	16200	12700	11200	9900	9500	9300	м. д.	-	-	-
БМВ 3-й серии	30600	23400	20600	17000	16700	13400	11500	9000	8500	7500	7100	6500	6100
«Вольво-850»	-	-	-	-	-	-	9500	9200	8000	6500	6100	5700	-
«Вольво-S70»	-	-	-	17000	13500	11000	10500	10000	-	-	-	-	-
ГАЗ-24-10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1100	1000
ГАЗ-3102	6500	5100	3600	3500	3400	2900	2200	2100	2000	1500	м. д.	м. д.	м. д.
ГАЗ-31029	-	-	-	-	-	-	1600	1400	1350	1300	1300	1200	-
ГАЗ-3110	4900	4000	3500	2900	2500	2150	2000	-	-	-	-	-	-
«Дэу-Леганза»	-	12100	10900	10800	10300	10000	7600	-	-	-	-	-	-
«Мазда-626»	-	13600	12300	11200	9300	9000	8200	7900	7700	6400	5700	5600	3800
«Мерседес-190»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6000	5300	м. д.
«Мерседес-С»	м. д.	27900	25500	24300	19700	14000	12800	11300	10300	9700	8300	-	-
«Мицубиси-Галант»	м. д.	14000	12800	11400	9900	9000	8700	8500	6000	5600	5500	5300	3900
«Ниссан-Примера»	20000	18800	13600	11600	10100	8900	7500	7200	6800	6000	5600	5000	4800
«Опель-Вектра»	19500	18200	13500	11900	11400	9600	8400	8000	6300	6100	4400	4300	3900
«Пежо-405»	-	-	-	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	3500	3200	3100
«Пежо-406»	13900	13700	12500	10300	9700	8900	8700	м. д.	м. д.	-	-	-	-
«Рено-Лагуна»	16500	15600	14100	12800	11400	8700	8200	8100	6800	6600	м. д.	-	-
«Субару-Импреза»	17000	15500	14500	11200	10300	10200	9100	7800	6200	5300	м. д.	м. д.	-
«Тойота-Авенсис»	2200	18900	15400	13700	12500	11200	-	-	-	-	-	-	-
«Тойота-Карина II»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4500	3700
«Тойота-Карина Е»	-	-	-	-	-	9800	8800	8400	8000	7600	6400	6000	-
«Фольксваген-Пассат»	21600	18300	16000	14100	12900	11300	10800	8700	7900	7000	6000	5600	5500
«Форд-Мондео»	16700	16200	14600	13000	9800	8500	7300	6800	6700	5300	5200	-	-
«Форд-Скорпио»	-	-	-	-	-	м. д.	м. д.	6100	5500	5300	5100	4500	3400
«Хонда-Аккорд»	24500	19300	13500	12100	11100	10500	9500	8900	7000	6000	5500	м. д.	м. д.
БИЗНЕС- КЛАСС													
«Ауди-100»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9000	7700	7300	6600
«Ауди-А6»	м. д.	27400	22800	19900	16700	15900	14500	11200	10500	9900	-	-	-
БМВ 5-й серии	32600	26300	25400	21500	16400	15600	15500	13200	10200	8700	7300	6600	6400
«Вольво-S80»	м. д.	33000	20900	18500	17100	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-Е»	м. д.	41400	28300	25700	18100	18000	16000	13700	10900	9900	8400	7600	7000
«Ниссан-Максима»	24400	22200	19000	18600	13800	11800	10800	9500	9400	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.
«Опель-Омега»	м. д.	м. д.	м. д.	14000	11500	9800	9600	8100	7300	6500	м. д.	м. д.	м. д.
СААБ 9-5	м. д.	22500	20500	16500	15000	12700	м. д.	-	-	-	-	-	-
СААБ-9000	-	-	-	-	-	м. д.	9800	9000	7800	7200	6300	5200	4500
«Субару-Легаси»	23600	18500	16800	15400	12900	11600	10100	8200	7000	6600	м. д.	м. д.	м. д.
«Тойота-Кэмри»	25200	22500	19500	13900	11700	11500	9400	6800	6200	5800	5500	5400	4100
«Тойота-Марк II»	м. д.	м. д.	16100	13200	10200	9600	8500	7200	6700	6100	5900	5300	2500
«Хёндэ-Соната»	16000	13900	11800	10900	9600	7700	7500	6800	5800	5000	4000	м. д.	м. д.
ЛЮКС- КЛАСС													
«Ауди-А8»	м. д.	м. д.	м. д.	28500	24400	18000	17900	14200	14000	м. д.	-	-	-
БМВ 7-й серии	м. д.	53300	м. д.	26100	24000	20800	18500	16800	15100	13000	8000	7300	6500
«Мерседес-S»	м. д.	м. д.	44000	43400	36600	29700	26700	21700	16900	16500	13100	12800	м. д.
ВСЕДОРОЖНИКИ													
«Ауди-Олроуд»	м. д.	33500	31400	30200	-	-	-	-	-	-	-	-	-
БМВ-Х5	м. д.	45200	44000	39000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2121	5200	4800	4200	3500	3000	2700	2500	2300	2200	2100	1700	1600	1500
ВАЗ-2131	5900	5800	5100	4600	4000	3200	2800	2200	1900	-	-	-	-
«Джип-Гранд Чероки»	м. д.	33000	30200	25800	23300	м. д.	м. д.	11300	10600	9500	8100	-	-
«КИА-Спортидж»	13900	13700	13100	11700	11300	11100	10000	8700	7000	м. д.	м. д.	-	-
«Лексус-LX470»	61200	55900	51100	45000	41500	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Лексус-RX300»	38500	34300	34100	28500	26000	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Ленд-Ровер Фрилендер»	м. д.	м. д.	18900	16900	14800	14200	м. д.	-	-	-	-	-	-
«Мазда-Трибьют»	25000	19200	18800	м. д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-ML»	м. д.	м. д.	36400	30900	25600	23000	-	-	-	-	-	-	-
«Мицубиси-Падж. Пинин»	19300	м. д.	м. д.	14500	11800	-	-	-	-	-	-	-	-
«Мицубиси-Паджеро»	30000	27200	26100	22600	15900	15600	14000	13100	11700	10600	8900	8800	8600
«Ниссан Х-Трейл»	23500	21000	20400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Ниссан-Террано II»	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	15500	12600	11700	10700	10000	9000	-	-
«Ниссан-Террано»	-	-	-	-	-	-	-	12400	9700	9300	7300	6000	5900
«Опель-Фронтера»	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	м. д.	13800	11200	10100	9600	7900	7500	6800	м. д.
«Субару-Форестер»	23400	19200	17100	15600	13800	12100	9900	-	-	-	-	-	-
«Сузуки-Гранд Витара»	23900	22700	18200	15200	14100	13800	-	-	-	-	-	-	-
«Тойота-4 Раннер»	-	-	-	-	-	-	-	14000	9900	8800	8700	7100	6700
«Тойота-RAV4»	24100	22600	21100	18300	13000	12900	11800	10000	9100	8600	-	-	-
«Тойота-Ленд Крузер»	44500	43500	40600	35400	27200	26800	21300	19900	17600	16400	16000	12400	10700
«Тойота-Хайлендер»	м. д.	30400	29300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
УАЗ-3151	4700	4600	4300	4000	3600	3000	2700	2500	2500	2200	2100	1600	1300
«Хёндэ-Санта Фе»	24700	19300	18200	18000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Хёндэ-Терракен»	м. д.	23500	22500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
«Хонда CR-V»	27000	22900	19500	17500	17000	14400	11700	11000	м. д.	-	-	-	-
«Хонда HR-V»	21000	18500	17000	13600	13300	-	-	-	-	-	-	-	-
КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ													
«Ауди-ТТ»	м. д.	м. д.	м. д.	22000	19500	м. д.	-	-	-	-	-	-	-
«Мерседес-CLK»	м. д.	м. д.	26200	25700	21500	20500	19900	-	-	-	-	-	-

*Предложения в среднем по России на автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км.

НЕРОВЕН АМПЕР-ЧАС...

Михаил Васильев, Михаил Колодочкин

«ЗАЧЕМ ВЫ ВСЕ ЭТО ПРОВЕРЯЕТЕ?»

Такой вопрос часто приходится слышать после выхода в свет очередной аккумуляторной экспертизы… Кому, мол, нужны все эти морозильные камеры, даты выпуска и токи холодной прокрутки? Надо проще: увидел крутой бренд – хватай! И не умничайте со своими ампер-часами.

ОСНОВНЫЕ ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ

«Счастливые ампер-часов не наблюдают» (ЗР, 2000, № 10)

«Каким банкам доверять?» (ЗР, 2002, № 9)

«Бокал мартини для холодного пуска» (ЗР, 2004, № 11)

«Три недели в ванне» (ЗР, 2004, № 12)

«С чего начинается гарантия?» (ЗР, 2005, № 4)

К счастью, вопросы и советы такого рода исходят, как правило, только от торговцев, недовольных обнародованными результатами. Что ж – это их дело. На нашей стороне и прошедшая зима, быстренько разъяснившая всем истинную суть холодных прокруток и прочих проверок при минус 30°С.

Короче, предлагаем вашему вниманию последние результаты испытаний батарей. Информацию о том, что и где мы проверяли, найдете в «Нашей справке», а тем, кто подзабыл «аккумуляторную» терминологию, советуем заглянуть в «Комментарий эксперта». Освежить в памяти информацию о маркировке батарей и гарантийных обязательствах фирм-производителей, а также о технических особенностях работы аккумуляторов вам помогут наши прежние публикации – их список приводим отдельно. Начнем, пожалуй?

ДЕВИЗ БУФЕТЧИКА?

Аккумулятор должен быть свежим – чем он хуже булгаковской осетрины? С этим в общем-то никто особо и не спорит. Однако продают нам по-прежнему черт знает что – холодной зимой это было особенно обидно. Покупаешь новую батарею, полагая, что та заведомо свежая, а выясняется, что она уже разряжена процентов эдак на 90! И дай-то бог, если она «очухается» и вспомнит молодость – а если нет?

Забегая вперед, отметим, что нам повезло – все батареи «очухались». Но обращаем внимание всех оптимистов в розовых очках: проблема свежести до сих пор не решена! Магазины зачастую не следят за состоянием батарей и не пытаются их подзаряжать! В доказательство приводим таблицу. Левый столбец – это реальное состояние батарей в момент их приобретения, правый – после трех циклов «разряд-заряд». Теоретически эти показатели должны быть очень близкими, причем желательно трехзначными, но – увы…

Из 22 приобретенных аккумуляторов самым свежим оказался – кто бы мог подумать? – «Амур»: 95 минут резервной емкости! А вот на «Пауэра», похоже, кто-то покушался – от полной смерти его отделяли жалкие 12 минут! После подзарядки результаты сильно подровнялись – при этом в лидерах оказался опять-таки «Амур», а также «Титан Арктик» и «Зверь».

РАСКРУТКА И ПРОКРУТКА

Пока эксперты поглощены разрядами и зарядами, сделаем еще один реверанс в сто-

MEDALIST («Медалист»), США-Корея	BOSCH SILVER («Бош Сильвер»), Германия	«АМУР», Россия	VARTA BLUE DYNAMIC («Варта блю динамик»), Германия
			
Заявленный ток разряда – 430 А	Заявленный ток разряда – 420 А	Заявленный ток разряда – 425 А	Заявленный ток разряда – 420 А
Ориентировочная цена – 1450 руб.	Ориентировочная цена – 1500 руб.	Ориентировочная цена – 850 руб.	Ориентировочная цена – 1550 руб.
Американо-корейская «батарейка» который сезон уверенно держится в лидерах наших тестов. Вот и опять – пройдя без единого замечания через все циклы испытаний, «Медалист» практически не слезал с подиума. Впрочем, другого от него и не ожидали – привыкли. Правда, помнится, раньше он был подешевле…	Любопытно, но ранее «Бош» в число победителей наших экспертиз никогда не входил – все время что-то мешало. И еще: стоимость батареи по нынешним временам далеко не самая высокая! Отдельно отметим способность принимать высокий зарядный ток и уверенное поведение при минус 30°С! И все испытания пройдены с первой попытки…	Думается, этому массивному изделию (16,9 кг!) улыбнулась удача по имени «Свежесть». Изначальное лидерство по резервной емкости дало себя знать: малоизвестная батарея легко прошла все испытания без сбоев! А общее время разряда в морозилке вообще одно из лучших. И отдельное спасибо за цену: здесь «Амур» просто вне конкуренции!	«Варта» выступила хорошо – лучший зарядный ток, самый низкий саморазряд. В прежние годы случалось, что требования стандарта она одолевала не с первой попытки. На сей раз замечаний не было вообще. Правда, при «факультативных» минус 30°С батарея явно «сбавила обороты», но в целом все обошлось.
Наше мнение: отличное изделие.	**Наше мнение:** отличное изделие.	**Наше мнение:** приятная неожиданность!	**Наше мнение:** хорошее изделие.

рону недовольных результатами прошлых лет. Мол, кто вам разрешил сравнивать кальциевые батареи с «обыкновенными»? Это то же самое, что «Лексус» равнять с «Волгой»!

Самое забавное, подобные вопросы задают как раз приверженцы «лексусов» – читай, кальциевых батарей! И чаще всего потому, что ни одна экспертиза еще не выявила подавляющего преимущества одного типа батарей перед другим. Перспективность различных технологий может обсуждаться, но все они имеют равное право на существование (ЗР, 2004, № 8). А потребителю интереснее различать батареи несколько по иным, более «приземленным» признакам. К примеру, их можно разделить на две группы – без доступа к заливным отверстиям («Медалист», «Бош» и «Варта») и с доступом к ним (все остальные).

При прочих равных условиях батареи из первой группы больше подойдут обладателям современных автомобилей с мощной энергетикой и высокой стабильностью бортового напряжения. Такая батарея проживет года три-четыре и обслуживать ее не нужно – разве что при необходимости подзарядить методом постоянного напряжения. А вот батареи из второй группы менее требовательны – как к способу зарядки, так и к состоянию бортсети. Более того, они способны переносить даже глубокие разряды, хотя, понятно, лучше до этого не доводить. И водичку в них подливать можно... Впрочем, самое время перейти от слов к делу.

Током холодной прокрутки батареи испытывали не-

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

РЕЗЕРВНАЯ ЕМКОСТЬ

Этот параметр характеризует время в минутах, которое позволит двигаться на автомобиле при неисправном генераторе в холодную дождливую ночь. Ток потребления при этом принимают равным 25 А.

Резервную емкость измеряли дважды – непосредственно после закупки батарей и после нескольких циклов «заряд-разряд».

ТОК ХОЛОДНОЙ ПРОКРУТКИ

Этот параметр характеризует пусковые свойства батареи. При температуре минус 18°С аккумулятор должен выдавать заявленный ток в течение 10 с, не разряжаясь ниже 7,5 В. После паузы 10 с разряд продолжают до остаточного напряжения 6,0 В током 0,6 от первоначального. Суммарное время такого двухступенчатого разряда должно составлять не менее 90 с.

Проверка проводилась на протяжении семи циклов «заряд-разряд». Стандартная процедура была дополнена несколькими факультативными. В частности, батареи проверяли не только заявленным током, но и единым для всех 420 А. Кроме того, эти проверки проходили как при рекомендуемых минус 18°С, так и при минус 30°С.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРИЕМ ЗАРЯДА

Этот параметр характеризует общее состояние батареи. Чем быстрее она принимает заряд, тем лучше.

Батареи разрядили током 5,5 А и охладили до температуры 0°С, после чего их заряжали в течение 10 минут при напряжении 14,4 В. Фиксировали ток заряда в конце 10-й минуты.

ИСПЫТАНИЕ НА САМОРАЗРЯД

Этот параметр также говорит об общем состоянии батареи. Чем он ниже, тем лучше.

Батареи в состоянии бездействия хранили в течение 21 суток при температуре 40°С. Затем их охладили до минус 18°С и нагрузили током, составляющим 0,6 от заявленного тока холодной прокрутки. Напряжение через 30 с разряда должно быть не менее 8,5 В.

«ЗВЕРЬ-55», Россия	BANNER («Баннер»), Австрия	TOPLA ENERGY («Топла Энерджи»), Словения	MUTLU («Мутлу»), Турция
			
Заявленный ток разряда – 440 А	Заявленный ток разряда – 450 А	Заявленный ток разряда – 480 А	Заявленный ток разряда – 450 А
Ориентировочная цена – 1600 руб.	Ориентировочная цена – 1750 руб.	Ориентировочная цена – 1250 руб.	Ориентировочная цена – 1300 руб.
«Зверя» пытались заморить продавцы, но не успели: 40 минут начальной резервной емкости после подзарядок выросли аж до 116! Испытания изделие выдержало очень достойно, в том числе при запредельных температурах. Категорически не понравилась только цена – отнесем этот недостаток к жадности продавцов.	Измученная российскими подделками австрийская фирма все-таки удержалась на нашем рынке – хоть и с запредельной ценой. Изделие прекрасно принимает зарядный ток и отличается низким саморазрядом. В остальном – уверенное ровное выступление в «середине колонны». Отдельно отметим неплохое поведение на морозе.	Обычно «Топла» лидировала в наших экспертизах. На сей же раз... Нет, ни единого сбоя не зафиксировано, да и цена у импортного изделия вполне доступная, но батарея оказалась не отличной, а просто хорошей. А мы уже привыкли к ее присутствию на пьедестале. Из плюсов выделим хорошую холодоустойчивость.	Турецкие батареи на малый спрос пожаловаться не могут – тот случай, когда бренд пробил себе дорогу доступностью и хорошим качеством. В этой экспертизе ничего неожиданного – зачет по всем позициям и подтверждение надежности марки. До пьедестала не добрались, но он же тесный, на всех не хватает.
Наше мнение: хорошо, но безумно дорого.	**Наше мнение:** цена обогнала качество.	**Наше мнение:** хорошо, да и недорого.	**Наше мнение:** образцовый середняк!

«ТИТАН ARCTIC», Россия



Заявленный ток разряда – 510 А

Ориентировочная цена – 1200 руб.

Еще один показательный пример в пользу свежести. Изначальные 82 минуты резервной емкости – а это второй результат из всех – успешно переросли в хорошие показатели на всех этапах. Правда, заявленный ток, на наш взгляд, несколько завышен – единые для всех 420 А дались куда легче.

Наше мнение: ожидаемый результат!

АкТех, Россия



Заявленный ток разряда – 425 А

Ориентировочная цена – 1250 руб.

Сибирская батарея выступила хорошо, а в морозильнике при минус 30° даже продемонстрировала самый длительный разряд. В остальных номинациях – просто хорошие показатели, без «звезд с неба»; разве что саморазряд мог быть поменьше. Цена? Ну хотелось бы подешевле, конечно…

Наше мнение: своих денег стоит.

ЗиД, Россия



Заявленный ток разряда – 445 А

Ориентировочная цена – 1050 руб.

И опять покушение на убийство – горе-продавцы уберегли всего 36 минут резервной емкости! Думается, будь ковровская батарея посвежее, могла бы подобраться поближе к лидерам: ведь даже в таком состоянии она в итоге прошла испытания без замечаний! А кому не хочется из хорошистов попасть в отличники?

Наше мнение: батарея за торговлю не в ответе!

SELENIUS («Селениус»), Россия



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1450 руб.

Подольчанин огорчил резервной емкостью – после подзарядки оказался в хвосте! Почему исходные 66 минут превратились всего лишь в 85, остается загадкой. Тем не менее общее впечатление очень даже неплохое: особенно порадовали отменные свойства при минус 30°С! Причем даже при токе 450 А!

Наше мнение: неплохо, но могло быть лучше.

однократно, причем в разных условиях. Сначала – заявленным током при минус 18°С: изволь выдать то, что сам же наобещал! Затем – единым током 420 А: так проще сопоставлять таланты разных батарей. А под занавес – все то же, но – при минус 30°С: как при едином токе, так и при заявленном. С формальной точки зрения, такую проверку можно назвать факультативной, но нам она представляется чрезвычайно важной. В конце концов, мало ли что требует стандарт, если у нас зимой бывает очень холодно!

В целом экспертиза нас приятно удивила: впервые за последнее время обошлось без явных провалов. Исключение составила как раз нестандартная проверка заявленным током при минус 30°С, которая оказалась непосильной двум батареям.

«ПИЛОТ SILVER», Россия



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Саратовский «Серебряный пилот» с самого начала держался в тени. Ни единого замечания не заработал, но и к лидерам приблизиться не попытался. Поэтому ни хвалить, ни ругать не за что: все ровно и спокойно. Но цена при этом кажется явно завышенной – как и заявленный ток.

Наше мнение: дороговато, да и результат средний.

INCI AKÜ CLASSIC («Инчи Аку Классик»), Турция



Заявленный ток разряда – 460 А

Ориентировочная цена – 1100 руб.

От этого «турецкоподданного» никаких неожиданностей не ждали – типичное среднее изделие без громкой биографии. Так и получилось: батарея безразлично прошла через все морозильники и амперметры, укладываясь как в требования стандарта, так и в факультативные запросы. В общем, нормально.

Наше мнение: цена соответствует показателям.

ПАЗ, Россия



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1250 руб.

Подольчанина похвалим за информативную этикетку – вот что значит старая закваска! Из минусов отметим некоторое нежелание принимать зарядный ток – 14,91 А против 18,93 А у той же «Варты». Все остальные делают это охотнее… А так – все нормально, в том числе итоги пребывания в морозильной камере.

Наше мнение: нормальное отечественное изделие.

TYUMEN («Тюмень»), Россия



Заявленный ток разряда – 440 А

Ориентировочная цена – 1300 руб.

Сибирячка разочаровала тем, что вместо ожидаемого лидерства выдала хоть и безупречные, но далеко не лучшие показатели. Если учесть еще и выросшую стоимость, то по сравнению с прошлой экспертизой соотношение цена/качество явно снизилось. Но проколов нет!

Наше мнение: хорошо, но ждали лучшего!

«ЭЛЕКТРОИСТОЧНИК», Россия



Заявленный ток разряда – 420 А

Ориентировочная цена – 1100 руб.

Батарея с волжских берегов огорчила самым высоким саморазрядом, уступив лидерам более одного вольта. Остальные испытания разочарований не принесли – батарея автоматически оказалась зачисленной в разряд твердых середняков. Наверное, это можно считать достижением.

Наше мнение: очень средне…

«ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ SILVER» («Сильвер»), Россия



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Эту батарею портили намеренно – иначе не скажешь. За 12 минут резервной емкости надо «благодарить» продавцов, продающих незаряженное изделие полуторагодичной давности под видом нового! Самое удивительное, что батарея в итоге ожила и справилась со всеми испытаниями! Повезло!

Наше мнение: при таком обслуживании могло быть и хуже.

ZUBR («Зубр»), Белоруссия

Заявленный ток разряда – 440 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Белорусский «Зубр» споткнулся, было, на первой же проверке тока холодной прокрутки, но затем подумал и больше не дурил. Правда, в морозилке ему явно не понравилось – заявленный ток оказался высоковат. Но в целом испытания выдержал. Кстати, это – самая легкая батарея из всех: 13,6 кг.

Наше мнение: честно говоря, хвалить не за что.

ISTA STANDART («Иста Стандарт»), Украина



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1050 руб.

«Иста» не смогла с ходу выдать заявленный ток холодной прокрутки, но потом «оклемалась» и стала показывать те результаты, которые в нее изначально заложили. Итог – выполнение нормативных требований, но, скажем так, без блеска. Отметим доступную для импортного изделия цену.

Наше мнение: от импорта ожидаешь лучших результатов.

Заметим, кстати, что с единым током 420 А все представленные аккумуляторы проблем не имели – приключения начинались на более высоких рубежах. По нашему мнению, многие производители несколько завысили реальный предел своих «токовых» возможностей, что в итоге и аукнулось на морозе. Между прочим, токи свыше 420 А кому-то реально могут и не понадобиться: те же ВАЗы при всем желании не смогут «высосать» из батареи больше, даже когда стартер вообще не крутит…

«ТИТАН HD», Россия



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1150 руб.

Заявленные 480 А оказались «Титану» не совсем под силу. С трудом выдав этот ток со второй попытки, батарея нормально отработала при токе 420 А, но визит с заявленным током в морозильник при минус 30°С продлился всего… 3 секунды! Да и саморазряд у батареи – один из самых заметных. Так что зачет хоть и получен, но впечатление не ахти.

Наше мнение: удовлетворяет требованиям стандарта.

«ПИЛОТ», Россия



Заявленный ток разряда – 460 А

Ориентировочная цена – 1050 руб.

Еще один «Пилот» из Саратова отлетал, честно говоря, «не очень». Самая низкая резервная емкость, неумение выдать заявленный ток на первом цикле испытаний и полный провал при минус 30°С! Да, это «факультативная» проверка, но другие-то ее выдержали! Думается, виноват завышенный заявленный ток…

Наше мнение: удовлетворяет требованиям стандарта.

ПЕРВЫЕ И ПОСЛЕДНИЕ СРЕДИ РАВНЫХ?

Официальный вердикт экспертизы таков: все батареи соответствуют требованиям стандарта! Но даже в рамках допуска возможно разделение по принципу «лучше-хуже». Поэтому итоговое расположение аккумуляторов в «фотогалерее» приведено согласно нашим оценкам, учитывающим и поведение на «нестандартном» морозе, и стабильность результатов по всем циклам испытаний, и соотношение цена/качество, и простое различие характеристик. Выбирайте! □

РЕЗЕРВНАЯ ЕМКОСТЬ ИСПЫТЫВАЕМЫХ БАТАРЕЙ

Марка батареи	Резервная емкость, мин	
	на момент приобретения	после подзарядки
«Медалист»	72	101
«Бош»	62	100
«Амур»	95	124
«Варта»	71	101
«Зверь»	40	116
«Баннер»	64	97
«Топла»	65	95
«Мутлу»	70	95
«Титан Арктик»	82	119
АкТех	57	96
ЗиД	36	99
«Селениус»	66	85
«Пилот Сильвер»	40	107
«Инчи Аку»	75	105
ПАЗ	70	94
«Тюмень»	64	105
«Электроисточник»	70	104
«Пауэр»	12	99
«Зубр»	77	90
«Иста»	69	105
«Титан HD»	68	95
«Пилот»	59	85

НАША СПРАВКА

Место проведения экспертизы – ФГУП 21 НИИИ МО РФ.

Объект испытаний – 22 стартерные аккумуляторные батареи с номинальной емкостью 55 А·ч, закупленные редакцией ЗР в центральных магазинах Москвы.

Основные нормативные документы – ГОСТ 959-2002, DIN EN 60095-1.

ФОКУСЫ С ФАРАМИ

Михаил Васильев

Во времена гонки вооружений мало кто мог представить себе, что лет через тридцать мы сможем преспокойно разъезжать на «фордах», да к тому же собранных в России! Но факт налицо: тысячи наших автомобилистов влились в бурный поток глобализации и пересели с «десяток» на «фокусы».

Время идет, и многие «фокусы» первого поколения, откатав гарантию, перешли в следующую фазу своей жизни – «большое плавание» по рынку нелицензионных запчастей. Мы тоже зашли в эту реку и поймали нечто, «проплывавшее» мимо – передние фары Depo. Для сравнения приобрели оригинальные у официального дилера «Форд». Эксперт опознал их чешское происхождение – а вот с родиной Depo ясности явно не хватало. Продавец сослался на Тайвань – ни подтверждения, ни опровержения этому мы не нашли.

Внешне детали очень похожи. Различия лишь в том, что Depo собрана не столь аккуратно: выпирающий в стыках корпуса клей, неплотно прилегающий уплотнитель... Чтобы оценить их основную функцию, мы передали фары в НИИ АЭ. Эксперты проверили все параметры по части силы и направленности света и пришли к выводу: фары обоих производителей соответствуют Правилам ЕЭК ООН и ГОСТам. В «тайваньской» фаре нашелся один незначительный огрех: нечеткая фиксация патрона указателя поворота в контактной группе.

Честно говоря, мы удивились. Качество «оригинала» никаких сомнений не вызывало, а вот изделие без родословной... Оказывается, бывает и так! В любом случае решать – покупателю. Самого «Фокуса» не спросишь, да он и не ответит... □

Depo	Оригинальное изделие
	
Ориентировочная цена – 4400 руб. (комплект)	Ориентировочная цена – 7350 руб. (комплект)
Учитывая огромную разницу в цене при довольно высоком качестве, можно с большой долей уверенности предположить, что фара сто́ящая и наверняка найдет покупателей на рынке негарантийных «фокусов».	Результат предсказуем: иностранный производитель продавать в своем фирменном магазине некондиционный товар не станет. Цена словно бы советует: купи, хоть и недешево, и будь уверен в моем качестве!



ХОЛОДНОЕ ЛЕТО

Сергей Мишин

Мы давненько присматривались к шинам индекса Y (максимальная скорость до 300 км/ч). Тест их – дело не только интересное, но и весьма престижное! В качестве носителя – последняя модель «тройки» БМВ, которую по праву считают одной из лучших по управляемости.

Лето, прямо скажем, досталось нашим подопытным довольно холодное – плюс 3–5°С, но тем интереснее сравнить шины в непривычных для них условиях.

На наше предложение участвовать в необычном тесте откликнулись все мировые шинные лидеры – Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin, Pirelli и, конечно, Nokian – в последнее время этот бренд силен не только зимними, но и хорошими летними шинами.

Место действия – арендованный нами летний полигон «Континенталя». Это повлекло некоторые таможенные сложности, зато позволило провести такие интересные тесты, как продольное и поперечное аквапланирование. Они впервые появляются на страницах ЗР, поэтому расскажем о них несколько подробнее.

Продольное аквапланирование. Левыми колесами автомобиль движется по воде – для нее сделана специальная ванна с системой подачи воды (толщина слоя 8 мм), а правыми – по влажному асфальту. Датчики на колесах определяют их частоту вращения. Как только разница по бортам достигает 15%, фиксируется скорость автомобиля – это и есть начало всплытия колес над дорогой на водяном клине.

Поперечное аквапланирование по сути то же самое, но при движении в повороте. Скорость автомобиля при прохождении ванны (здесь глубина 7 мм), равно как и радиус поворота, постоянна, «шаг» увеличения скорости 5 км/ч. Кроме скорости, акселерометром фиксируется и величина бокового ускорения автомобиля. Однако одной только скорости начала всплытия для полной картины поведения автомобиля «в луже» еще недос-

6-е место
Bridgestone Potenza RE 050A
Производитель – **Япония**



861,9 балла

Масса шины – 11,1 кг
Глубина рисунка протектора – 8,3 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 7581 руб.
Соотношение цена/качество – 8,80

На сухом асфальте сцепные свойства этих шин противоречивы – самые слабые тормоза и очень хорошее время прохождения специальной трассы. Впрочем, последнее удалось на грани скольжения. С увеличением скорости поведение БМВ становится неоднозначным. На входе в скоростной поворот машина стремится распрямить траекторию, а при движении по дуге, наоборот, норовит сорваться в занос.

Скользить эти шины начинают при относительно невысокой скорости, к тому же скольжения весьма затянуты. При этом на довороты руля машина не реагирует, на меньший радиус ее можно вернуть лишь снижением скорости.

На мокром ситуация хуже, чем на сухом – проигрыш лидеру торможения составил 6,8 метра! Прохождение мокрых участков специальной трассы и круга потребовало наибольшего времени. Управляемость, как и на сухом покрытии, оставляет желать лучшего. Скольжение здесь тоже наступает раньше, чем хотелось бы, и очень затянуто. БМВ с этими шинами проявляет склонность к заносу, а при разгоне на выходе из крутого поворота ощущается сильное буксование колес. Зато и в продольном, и в поперечном аквапланировании «Бриджстоун» занимает лидирующие позиции.

Комфорт без замечаний.

(+) Лучшее сопротивление продольному и поперечному аквапланированию, высокая плавность хода.

(–) Самые слабые тормозные свойства, претензии к управляемости, скромные сцепные свойства на мокром покрытии.

5-е место
Goodyear Eagle F1
Производитель – **Германия**



898,8 балла

Масса шины – 11,0 кг
Глубина рисунка протектора – 8,2–8,8 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – направленный рисунок

Цена в Москве – 6206 руб.
Соотношение цена/качество – 6,90

На сухом асфальте тормоза очень хороши, а вот время прохождения замкнутой трассы сложной конфигурации оставляет желать лучшего. Впрочем, здесь БМВ ведет себя в переднеприводном стиле – при переборе скорости наступает снос. Примечательно, что восстановление сцепления колес с дорогой происходит плавно, без сюрпризов. Все было бы хорошо, однако недостаточная поворачиваемость настолько выражена, что требует поворота руля на значительный угол.

В тормозном пути и времени прохождения трассы на мокром покрытии отстает от лидеров больше, чем на сухом. Время круга на уровне «Бриджстоуна». Впечатление, будто шины прилагают все силы, чтобы зацепиться за дорогу, но им чего-то не хватает. Скользит БМВ нейтрально, без заноса или сноса, но резко восстанавливается: немного не угадал с положением передних колес – машина словно «отстреливает» в сторону.

Хорошо противостоят аквапланированию – совсем немного уступили «Бриджу». Скорость начала продольного ниже всего на 0,6 км/ч. В поперечном – тоже неплохо, вторая позиция, причем уступает только «японцу», и то незначительно.

Комфорт без замечаний, особенно высока плавность хода.

(+) Очень цепкие тормоза на сухом покрытии, хорошее сопротивление продольному аквапланированию, высокая плавность хода.

(–) Замечания по управляемости, слабые боковые сцепные свойства на мокром.

4-е место
Nokian NRY
Производитель – **Финляндия**



908,9 балла

Масса шины – 10,4 кг
Глубина рисунка протектора – 7,8–8,3 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – направленный рисунок

Цена в Москве – 6960 руб.
Соотношение цена/качество – 7,66

На сухом асфальте результаты средние – и по торможению, и по времени прохождения трассы. Поведение автомобиля в критических режимах аналогично «Бриджстоуну», но на финских покрышках БМВ ведет себя четче. Тем не менее на скоростном повороте ровную дугу удержать не удается – автомобиль «рисует» на асфальте многоугольник: передок периодически срывается, затем хватает асфальт и ныряет внутрь… При этом возможен неожиданный срыв в занос, который, впрочем, легко парируется «встречным» поворотом руля.

Тормоза на мокром покрытии очень хороши, как и время прохождения мокрых трасс – результаты близки к тем, что показал лидирующий здесь «Мишлен». Поведение автомобиля в предельных режимах лучше, чем на сухом покрытии. Поворачиваемость в целом близка к нейтральной, хотя можно столкнуться с несколько размазанными скольжениями передней и задней осей. Восстановление сцепления плавное, без резкого дерганья автомобиля.

Аквапланирование на прямой наступает раньше, чем у всех остальных. А в поперечном «Нокиан» проиграли лишь «Мишлену».

Комфорт аналогичен «Мишлену» – шины тихие и мягкие.

(+) Очень высоки сцепные свойства на мокром покрытии, хорошая курсовая устойчивость и уровень комфорта.

(–) Скромное сопротивление продольному и поперечному аквапланированию, замечания по управляемости на сухом покрытии.

3-е место
Pirelli PZero Nero
Производитель – **Германия**



931,7 балла

Масса шины – 10,1 кг
Глубина рисунка протектора – 8–8,4 мм
Твердость по Шору – 72 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 7350 руб.
Соотношение цена/качество – 7,89

По тормозам на сухом асфальте «Пирелли» – чемпион, а по времени прохождения трассы немного уступает лучшему результату. В предельных режимах поведение ровное и предсказуемое. Хорошо чувствуется начало скольжений и четкое, но не резкое восстановление сцепных свойств, что сразу же ощущаешь по реакции на руле. Небольшое замечание: при определенном сочетании действий водителя на дуге возможен легкий занос. При перекладке руля (S-образный поворот) автомобиль резко, чуть ли не рывком меняет траекторию.

На мокром отмечено падение сцепных свойств. Из лидеров в «сухих» тормозах на «мокрых» «Пирелли» откатывается на четвертую позицию, проигрывая лучшей шине почти два метра. В прохождении трассы уступает лидеру более трех секунд, зато на мокром круге результат близок к лучшему. Управляемость на редкость приятна. БМВ послушно и предсказуемо ведет себя в скольжениях, которые, кстати, отменно чувствуются.

По продольному аквапланированию – посредственно, ровно на 5 км/ч отстает от лидера, хуже только «Нокиан». В поперечном тоже не блещет – второй от конца. По плавности хода есть замечания – шины весьма жесткие.

(+) Лучшие тормоза на сухом покрытии, отличная управляемость на мокром, очень хорошая курсовая устойчивость.

(–) Скромное сопротивление продольному аквапланированию, замечания по плавности хода.

2-е место
ContiSportContact 3

Производитель –
Германия



934,2 балла

Масса шины – 9,2 кг
Глубина рисунка протектора – 8,3 мм
Твердость по Шору – 73 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 6508 руб.
Соотношение цена/качество – 6,97

Сухой асфальт: тормоза здесь хороши, но все же недостаточны, чтобы вывести шину в лидеры, – время прохождения замкнутой трассы самое худшее. Впрочем, «Конти» проиграл лидеру лишь одну секунду из семидесяти пяти.

Управляется БМВ без замечаний – хорошо ощущаешь пределы возможного и начало скольжений. При этом машина ровно, без заноса и сноса сползает наружу поворота. При сбросе газа «по-переднеприводному» докручивается в поворот, а при добавлении – распрямляет траекторию. Резковато ведет себя при перекладке руля.

На мокрой дороге тормоза отстают от лидирующего в этой номинации «Мишлена» более чем на метр. А по времени прохождения трассы проигрывают всего секунду из девяносто одной. Зато на мокром круге – лидер, отыгрывает у «Мишлена» четыре сотых секунды.

Поведение в экстремальных режимах плавное, переходы в скольжения вполне понятны. В скольжениях машина хорошо управляется рулем и газом. Поворачиваемость, как и на сухом асфальте, нейтральная, без заносов и сносов.

По аквапланированию и на прямой, и в повороте показатели средние.

Комфорт без замечаний, в качестве особенностей отмечено «озвучивание» дорожных стыков.

(+) Лучшие боковые сцепные свойства, очень хорошие тормоза и управляемость.

(–) Слабое сопротивление поперечному аквапланированию.

1-е место
Michelin Pilot Sport PS 2

Производитель –
Бразилия



964,1 балла

Масса шины – 10,0 кг
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,8 мм
Твердость по Шору – 72 ед

Особенности – асимметричный рисунок

Цена в Москве – 6840 руб.
Соотношение цена/качество – 7,09

За сухую дорогу шины держатся очень хорошо – тормоза близки к лучшим, а время прохождения трассы самое лучшее. Автомобиль уверенно прописывает повороты на высокой скорости, не теряя дороги при «переборе». Занос не удается вызвать, даже если его провоцировать. Очень хорошо чувствуется начало скольжений, это позволяет уверенно двигаться на пределе.

На мокром покрытии «Мишлен» тоже несомненный лидер. И тормоза, и время трассы и круга – лучшие из всех! Управляемость под стать сцепным свойствам. Машина очень четко рулится, будто идет по сухой дороге. Удивительно, но даже на запредельной скорости БМВ удерживает заданную траекторию, попискивая шинами. Но как только на дороге появляется слой воды, «Мишлен» пасует.

Способности противостоять аквапланированию очень скромные. В продольном скорость почти на 5 км/ч ниже, чем у лидера, в поперечном тоже ощутимое отставание и... последнее место. Поэтому от гонок по лужам лучше воздержаться. Вместе с тем, благодаря очень хорошим результатам в других упражнениях «Мишлен» уверенно вышел на первое место в нашем тесте.

Уровень комфорта очень высок.

(+) Лучшие тормоза на мокром покрытии и очень достойные на сухом, отличная управляемость на любом покрытии.

(–) Раннее продольное и поперечное аквапланирование.

Время прохождения «мокрого» круга диаметром 55 м, с

	Секунды	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	12,39	49,9
Continental SportContact 3	12,35	50,0
Pirelli PZero Nero	12,48	49,5
Nokian NRY	12,47	49,5
Goodyear Eagle F1	13,21	46,8
Bridgestone Potenza RE 050A	13,19	46,8
Коэффициент значимости		5

таточно. Нужно проследить, как он ведет себя на разных скоростях, насколько отклоняется от заданной траектории, как быстро колеса теряют сцепление с дорогой и т.п. В общем, здесь много критериев и потому используют один всеобъемлющий (комплексный). По результатам теста строится график зависимости бокового ускорения (сцепных свойств) от скорости прохождения поворота. Полученные результаты каждый производитель шин использует по-своему, несколько отличаются и комплексные показатели.

Мы применили методику «Континенталя», который ориентируется на величину среднего бокового ускорения в диапазоне скоростей 65–95 км/ч. А вот «Мишлен», например, задает диапазон измерений по другим координатам – от 0,2 g при наборе скорости до 0,15 g при снижении сцепных свойств. И в качестве комплексного критерия берет не среднее значение ускорения на этом участке, а интеграл (площадь фигуры между полученной кривой и осью скорости, ограниченной двумя значениями ускорений)...

В силу особенностей полигона «Контидром» мы были вынуждены отказаться от наших традиционных «перестановок». Вместо них использовали сухую (2100 м) и мокрую (1835 м) трассы сложных конфигураций и мокрый круг диаметром 55 м. Впрочем, замена практически равноценна. □

Вместе с автором покрышки тестировали Андрей ОБРАЗУМОВ и Антон МИШИН.

РЕЗУЛЬТАТЫ ОЦЕНОК

	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт	
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		плавность хода	внутренний шум
Michelin Pilot Sport PS 2	10* / 80	10 / 100	10 / 60	9 / 36	9 / 45
Continental SportContact 3	9 / 72	8 / 80	9 / 54	8 / 32	9 / 45
Pirelli PZero Nero	8 / 64	10 / 100	9 / 54	7 / 28	8 / 40
Nokian NRY	7 / 56	8 / 80	8 / 48	9 / 36	9 / 45
Goodyear Eagle F1	7 / 56	7 / 70	8 / 48	10 / 40	9 / 45
Bridgestone Potenza RE 050A	6 / 48	6 / 60	7 / 42	9 / 36	8 / 40
Коэффициент значимости	8	10	6	4	5

Верхнее число – оценка, нижнее – баллы.

Тормозной путь, м

Сухой асфальт (100-5 км/ч)	Метры	Баллы	Мокрый асфальт (80-5 км/ч)	Метры	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	36,9	98,9	Michelin Pilot Sport PS 2	38,0	120,0
Continental SportContact 3	36,9	98,9	Continental SportContact 3	39,2	118,2
Pirelli PZero Nero	36,5	100,0	Pirelli PZero Nero	39,8	114,6
Nokian NRY	37,2	98,1	Nokian NRY	38,6	118,1
Goodyear Eagle F1	36,8	99,2	Goodyear Eagle F1	41,6	109,6
Bridgestone Potenza RE 050A	38,0	96,1	Bridgestone Potenza RE 050A	44,8	101,8
Коэффициент значимости		10			12

36 37 38 — 38 45

Поперечное аквапланирование - величина среднего бокового ускорения в диапазоне скоростей 65-95 км/ч, м/с²

	м/с²	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	3,01	99,0
Continental SportContact 3	3,30	108,5
Pirelli PZero Nero	3,37	110,8
Nokian NRY	3,22	105,8
Goodyear Eagle F1	3,42	112,4
Bridgestone Potenza RE 050A	3,65	120,0
Коэффициент значимости		12

3 4

Время прохождения специальной замкнутой трассы сложной конфигурации, с

Длина 2100 м, сухой асфальт	Секунды	Баллы	Длина 1835 м, мокрый асфальт	Секунды	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	75,2	80,0	Michelin Pilot Sport PS 2	90,8	100,0
Continental SportContact 3	76,2	79,0	Continental SportContact 3	91,9	98,7
Pirelli PZero Nero	75,8	79,4	Pirelli PZero Nero	94,1	96,5
Nokian NRY	76,0	79,1	Nokian NRY	91,4	99,3
Goodyear Eagle F1	76,1	79,0	Goodyear Eagle F1	96,2	94,4
Bridgestone Potenza RE 050A	75,5	79,7	Bridgestone Potenza RE 050A	99,2	91,5
Коэффициент значимости		8			10

75 76 — 90 100

Продольное аквапланирование - скорость, при которой происходит 15%-ное проскальзывание колес, км/ч

	км/ч	Баллы
Michelin Pilot Sport PS 2	93,7	95,3
Continental SportContact 3	96,2	97,9
Pirelli PZero Nero	93,3	94,9
Nokian NRY	92,4	94,0
Goodyear Eagle F1	96,7	98,4
Bridgestone Potenza RE 050A	98,3	100,0
Коэффициент значимости		10

90 100

Редакция благодарит за техническую поддержку шинные компании CONTINENTAL, BRIDGESTONE, GOODYEAR, MICHELIN, NOKIAN и PIRELLI. Отдельное спасибо компании CONTINENTAL за предоставленный испытательный полигон CONTIDROM.



НЕЧТО!

Михаил Колодочкин,
Александр Шабанов

Экспертиза оценивает способности «единомышленников». Фильтры и свечи, подшипники и лампы… Но с чем сравнить то, что много лет производится и рекламируется, но при этом… не имеет аналогов? И вызывает поток писем примерно такого содержания…

В ЗР, 2006, № 1, с. 200 вы уже отвечали на вопрос об изделии АСК. Я как-то раз тоже наступил на эти грабли! Купил, поставил – ладно, ругательства оставлю при себе. А вы все равно рекламируете товар, заведомо бесполезный. Все-таки это некрасиво. С уважением, АЛЕКСАНДР Х.

Насчет рекламы полемизировать не будем – сколько можно? А вот про АСК давайте поговорим. Так уж сложилось, что максимум чудо-средств, обещающих «счастье и коммунизм» уже завтра (но после покупки!), крутятся в медицине и вокруг автомобиля. Что ж – приобретаем парочку Автомобильных Синтезаторов Катализатора (АСК) и готовимся к моторным испытаниям… Но сначала изучим Руководство по эксплуатации устройства.

«450 тыс. км без капремонта, увеличение фактического литража мотора с 1500 до 1700 кубиков, переход на «восьмидесятый» бензин, снижение СО, СН и дымности в 1,5–5 раз, экономия топлива до 14%…». Звучит заманчиво. Кстати, по совместительству буквы АСК – инициалы создателя изделия. Наверное, совпадение… А мы начнем с теории.

80, 92, 95….

Возможность использовать сравнительно дешевое топливо нам объясняют «спин-решеточным» преобразованием. Обещана даже степень повышения октанового числа – 2–5 единиц для «классики» и 2–3 – для «переднеприводных». Надо полагать, что устройство автоматически распознает поперечную или продольную установку двигателя – класс!

Как такое получается? По мнению создателей АСК, уже в двигателе фракционный состав топлива… меняется! Но за фракционный состав отвечает лишь та комбинация углеводородов (числом порядка 120–150), из которых топливо состоит. А зависит она от месторождения нефти и технологии получения топлива.

Ладно – предположим, что фракционный состав каким-то образом поменялся в сторону увеличения более легких фракций, что и вызвало, по мнению изобретателей, рост октанового числа. Но если бы они заглянули в обычный справочник по нефтехимии, то увидели бы, что легкие-то фракции имеют куда как меньшее октановое число! Будем спорить?

Кстати, о каком октановом числе идет речь? Ведь их довольно много: подробности – в «Нашей справке». Ладно, проехали… Но дальше – больше. Оказывается, тот же процесс увеличивает и октановое, и цИтановое (орфография сохранена) число комбинаций углеводородов, называемых в одном случае бензином, в другом – дизельным топливом. Кстати, цИтанового числа в природе не существует (не путать с цИтрусовыми!) – есть цЕтановое число. Но если речь идет именно о нем, то это еще забавнее: ведь октановое и цетановое числа – суть противоположности! Первое характеризует стабильность топлива и противодействует его самовоспламенению, второе – наоборот, определяет его способность к самовоспламенению, то есть, по сути, нестабильность! Что-то не то…

КОГДА «СНОСИТ ГОЛОВУ»

От октановых чисел – к обещанному росту мощности и экономичности. Любой двигателист знает: их максимум достигается на «жестком» процессе, когда резко растут давления в цилиндре. Все просто – топливо желательно сжечь тогда, когда поршень находится наверху и объем камеры сгорания минимален. Так вот, чтобы интенсификацией сгорания получить те цифры, которые обещает АСК, скорость сгорания должна возрасти на 30–50%. А это сразу увеличит максимальное давление в цилиндре на те же самые проценты. Головка блока цилиндров начнет «подпрыгивать» на блоке, а детонация будет такой, что глухой услышит. Не верите – крутаните угол опережения градусов на десять вперед…

«ПОЖАР» В ЦИЛИНДРЕ

Еще один талант АСК – «мгновенный запуск и прогрев мотора». Ну, мгновенный пуск – еще ладно, но что такое «мгновенный прогрев»? Вообще-то, скорость прогрева мотора определяется при одинаковых начальных температурах лишь тепловой инерцией железок, из которых он сделан, а также интенсивностью теплового потока. Так на что же влияет АСК – на тепловую инерцию (теплоемкость и массу деталей) или на величину теплового потока?



В красненькой коробочке обнаружены две полихлорвиниловые трубочки, одна из которых пережата хитрой формы скобочкой из какого-то магнитного материала. Теперь понятно, почему работать на этой коробочке больше 10 минут категорически не рекомендуется… На это время топлива в карбюраторе и остатке бензопровода, наверное, хватит, а дальше двигатель начнет дергаться на голодной диете.



Зеленая коробочка – просто пустышка, в которой пластмассовые ребрышки обмотаны кусочком фольги. Зато никаких вредных последствий от ее использования вроде бы не предвидится. А если еще и спин-решеточный эффект как-то проявится, то будет просто здорово…

НАША СПРАВКА

ОКТАНОВЫЕ ЧИСЛА – КАКИМИ ОНИ БЫВАЮТ?

Октановое число (ОЧ) – важнейшая характеристика бензинов по детонационной стойкости, то есть способности противостоять самовоспламенению под действием волны давления, образующейся в камере сгорания при горении топлива.

Величина октанового числа определяется сопоставлением интенсивности детонации исследуемого топлива в сравнении с эталонным, имеющим фиксированное октановое число. Такое топливо получается путем смешения двух эталонных углеводородов с известным ОЧ – n-гептана (ОЧ=0,0) и изооктана (ОЧ=100,0).

Сравнение интенсивности детонации при определении ОЧ проводят на специальной одноцилиндровой установке с переменной степенью сжатия (УИТ-65 или УИТ-85). Различаются ОЧ, определенные по исследовательскому (ОЧИ) и моторному (ОЧМ) методам. Вся разница – в режимах работы установки УИТ. Для определения ОЧИ обороты коленчатого вала – 600 об/мин, для ОЧМ – 900 об/мин. Кроме того, при определении ОЧМ используют подогрев смеси перед двигателем. Считается, что ОЧИ характеризует свойства топлива при городском цикле, а ОЧМ – на шоссейном цикле эксплуатации, хотя такое утверждение весьма условно.

Еще есть дорожное октановое число (ДОЧ), определяемое на реальном двигателе путем сопоставления пределов детонации на эксплуатационных режимах при работе на исследуемом и эталонных бензинах. По ГОСТ Р 51105-97 те цифры, которые мы видим на АЗС, должны соответствовать величине ОЧИ бензина.

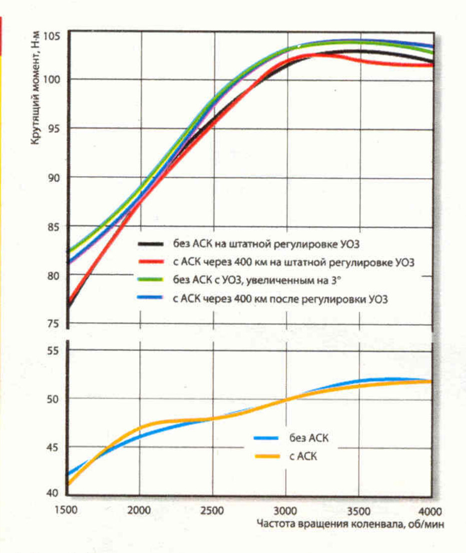


Рис.1. Верхняя серия характеристик отражает поведение мотора на бензине А-92, нижняя – на А-80. Что с АСК, что без него – практически одинаково. А залезть на низкооктановом топливе «повыше» не захотелось – жалко двигатель. Советуем двигаться потихоньку – и в правом ряду…

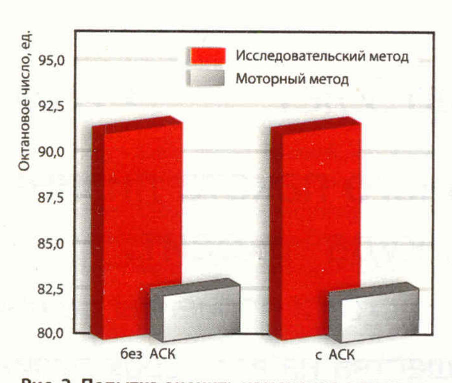


Рис. 2. Попытка оценить изменение октанового числа бензина А-92, познакомившегося с АСК, оказалась «никакой»: установка УИТ-65 разницы не заметила. Впрочем, мотор и без того придерживался аналогичного мнения. Его не обманешь: он поршнями чувствует…

Скорее, на второе, но тогда не расплавится ли все внутри уже после прогрева?

«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»

И уж совсем интересное – заявленное двукратное увеличение ресурса. Объясняется просто – моторное масло «поляризуется» и начинает липнуть к стенкам. Но уж если мы полностью газифицируем топливо, то, следовательно, исключаем его оседание на стенках. Но при этом наводим на масло через топливо какие-то поля. Кстати, при контакте бензина с маслом последнее растворяется и смывается со стенок цилиндра… Или нет?

СУХА ТЕОРИЯ, МОЙ ДРУГ…

…А древо жизни пышно зеленеет. Это, кажется, из Гете. Теория теорией, но если АСК действительно способен практически подтвердить хоть один заявленный параметр, то все наши умствования тут же растают.

Читать Гете согласно предписанным инструкциям мы попробовали на стенде с двигателем ВАЗ-2108.

Для начала сняли базовые характеристики на бензине А-92 – и при штатной регулировке системы зажигания, и при рекомендованном увеличенном угле опережения. Получили то, что и должны были получить – более раннее зажигание увеличило мощность, снизило расход топлива и пробудило детонацию. Потом залили бензин А-80, поработали на нем и снова убедились в очевидном: ездить, конечно, можно, но «низенько, низенько»… Само собой, с ростом нагрузки двигатель начинает возмущенно «стучать пальцами», как говорят некоторые невоспитанные автомобилисты.

А дальше – все как «доктор» прописал. Замочили бензином красный картридж на 5 часов, залив его топливом по «самое некуда» – все по инструкции! Затем поставили на двигатель, дали ему поработать с ним ровно 9 минут (ибо в писании сказано – от 5 до 10!), затем сменили на зеленый и поехали… Сто километров, двести, триста (в часовом эквиваленте, конечно). Через четыреста километров повторили замеры сначала на базовой регулировке, потом сдвинув вперед угол опережения. Эффект – в пределах погрешности замера. Ладно, покатаемся еще… Проехали аж 2000 км – эффект нулевой, то есть в пределах погрешности!

Попробовали залить А-80 – может, чудо состоится? Нет, не хочет – «стуки те же, вид сбоку»… Никуда дорожное октановое число не стронулось: как было, так и осталось.

Между делом, пока «катались», нацедили из бензопровода баночку желтой жидкости – извините, для анализа… Померили всеми способами октановое число – увы. Подробности – на рис.1 и 2.

Еще комментарии нужны? Проверять удвоение ресурса мы не стали – пусть кто-то другой дальше пытается найти «черную кошку в темной комнате». Нам хватило и этого…

А ЧТО ТАМ ВНУТРИ?

Не удовлетворить детское любопытство – а что же там внутри, в красненькой и зелененькой коробочках? – было невозможно… Распилили – рассказываем и показываем! Подробности – на фото 1 и 2.

ИТОГ…

А итог прост… Он даже неплох! Ведь от установки АСК – по крайней мере, зеленого картриджа – двигателю вроде бы хуже не стало.

Второй плюс – в соблюдении основных тенденций активного «втюхивания», перенятых из западных приемов маркетинга. Побольше непонятных слов, красивых обещаний, занимательных картинок. А для подстраховки имеется сложная инструкция типа «не лить присадок», «не менять топливо» и т.п. Третий плюс – за ваши деньги вам еще раз напоминают об общих правилах обслуживания двигателя: вовремя меняйте масло, свечи, провода – и будет все хорошо.

Мы не собираемся навязывать своих выводов читателям. Можно приобрести АСК, понаблюдать за поведением свободных радикалов в жизни, а затем поделиться своими ощущениями. А можно довериться результатам наших хоть и педантичных, но добросовестно проведенных испытаний... □

АВТОЛЮЛЬКА НА ВЫРОСТ

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков



Знаете, чему равна перегрузка при аварии на скорости лишь 50 км/ч? Больше тридцати «же» – пассажира приложит о ремни с силой 2,5 т! А годовалого малыша будет вырывать из рук матери с усилием около 400 кг – удержать его просто невозможно. Но штатные автомобильные ремни для маленьких пассажиров велики и потому опасны. Именно поэтому в большинстве стран обязательны специальные удерживающие устройства, которые в обиходе называют детские кресла. После их введения, например, в Германии детская смертность в авариях снизилась в 3,5 раза.

Теперь и Россия присоединилась к цивилизованному миру. С 1 января 2007 года обновленные Правила обретут силу закона и применение детских кресел станет обязательным. Не будем откладывать и позаботимся о собственных детях уже сейчас.

ОТ МЛАДЕНЦА ДО ЮНИОРА

В зависимости от возраста и веса ребенка кресла делят на четыре класса. В группы «0» и «0+» входят люльки, где младенец полулежит лицом против движения машины. По исследованиям ADAC, такое положение в пять раз безопаснее, чем по ходу: перегрузка в направлении «грудь-спина» переносится гораздо легче, вес распределяется по всей площади спинки. Кроме того, у младенца голова достигает 25% массы тела, тогда как у взрослого около 6% – представьте себя в 20-килограммовом шлеме, да еще при 30-кратной перегрузке!

Люльки можно устанавливать как на заднем сиденье, так и на переднем, но только если автомобиль не оборудован фронтальной подушкой безопасности! Или она отключается – иначе, сработав, подушка может покалечить малыша. Задействовать потенциально опасное переднее кресло разрешено лишь по одной причине – здесь за младенцем легче присматривать маме-водителю. Или папе.

Ранее против хода иногда устанавливали и кресла группы «1», но все современные модели старших групп ориентированы лицом по ходу автомобиля, иначе подросшие дети просто не хотят в них сидеть. Такие кресла устанавливают только на задних сиденьях и обычно крепят штатными

Casuaplay Prima Easy (Испания)



Группа «0» (0–10 кг)

■ Цена – 6993 руб. Диапазон цен в группе 4900–7000 руб. Крепится автомобильным ремнем, спинка люльки регулируется по углу наклона. В комплект входят вкладыш для самых маленьких, складной тент, отстегивающийся полог. Благодаря ручке кресло удобно для переноски ребенка вне автомобиля, кроме того, его можно крепить на специальную коляску.

Maxi-Cosi CabrioFix на платформе EasyBase (Нидерланды)



Группа «0+» (0–13 кг)

■ Цена: люлька – 6300 руб., платформа – 4860 руб. Диапазон цен в группе 3111–17 220 руб. Крепится ремнями автомобиля. Люльку можно использовать самостоятельно, в этом случае она крепится ремнем автомобиля или на защелках с платформой, которая снабжена откидной телескопической опорой. Есть вкладыш для младенцев, отсек для мелких вещей, ручка для переноски.

Recaro Young Profi plus на платформе Izofix (Германия)



Группа «0+» (0-13 кг)

■ Цена: люлька – 7600 руб., платформа – 3800 руб. Люльку можно использовать отдельно или на защелках с платформой Isofix. Длина спинки регулируется, есть вкладыш для младенцев, козырек, ручка для переноски. Оставив дома платформу, это и предыдущее кресло удобно использовать не только в автомобильном путешествии, но и как переносную колыбельку.

трехточечными ремнями автомобиля. Недостаток такого решения – при аварии кресло достаточно сильно, до натяжения ремня, сдвигается вперед, совершая сложное вращательное и поперечное движение.

В отличие от встроенных трехточечных ремней группы «0», в группах «1» и «2» используют пятиточечные; во всех случаях есть быстродействующий центральный замок, система подтягивания, предусмотрено несколько положений

Brevi Grand Prix (Италия)



Универсальное сиденье группы «0-1» (0–18 кг)

■ Цена – 4047 руб. Для группы «0» ставят против движения в наклонном положении, для группы «1» – по ходу. Крепят с помощью зажимов автомобильным ремнем за несъемное трубчатое основание. Есть регулировка по углу наклона и по высоте спинки-подголовника. Для самых маленьких пассажиров используют вкладыш (на фото).

Concord Ultimax X-Line (Германия)



Универсальное, группы «0-1» (0–18 кг)

■ Цена – 9300 руб. Для группы «0» ставят против хода полулежа (на фото, треугольный сегмент внизу развернут вперед), для группы «1» – по ходу. Фиксируют с помощью стопоров автомобильным ремнем за основание, от которого кресло можно отсоединить на стоянке и убрать в багажник. Имеются регулировки по углу наклона, по высоте спинки-подголовника.

Casuaplay Beat-R (Испания)



Универсальное, группы «0-1-2» (0–25 кг)

■ Цена – 6860 руб. Для группы «0» используют вкладыш, кресло ставят полулежа, против хода. Для группы «1» – по ходу, но в обоих случаях ребенка пристегивают встроенным пятиточечным ремнем, а кресло фиксируют автомобильным трехточечным. Для группы «2» встроенные ремни снимают, а ребенка пристегивают вместе с креслом автомобильным ремнем.

HTS BeSafe iZi Comfort (Норвегия)



Группа «1» (9–18 кг)

■ Цена – 7430 руб., диапазон цен в группе 3350–17 000 руб. Устанавливают по ходу, фиксируют с помощью стопоров автомобильным ремнем, внизу виден эксцентрик для натягивания нижней ветви. Кресло имеет удобную регулировку по углу наклона.

Maxi-Cosi PrioriFix (Италия)



Группа «1» (9–18 кг)

■ Цена – 14 060 руб. Неотъемное основание имеет крепление Isofix и переднюю регулируемую опору. В случае отсутствия на автомобиле скоб Isofix кресло закрепляют штатным автомобильным ремнем. Предусмотрена регулировка по углу наклона.

Кресло компании «Светотехника» ОО «БелТИЗ» (Белоруссия)



В наклейке указаны группы «1-2» (9–25 кг)

■ В инструкции – только группа «1» (9–18 кг).
■ Цена – 2400 руб. Самое дешевое и непритязательное кресло, регулировок нет. Фиксируется автомобильным ремнем, но стопоры для него отсутствуют. Может устанавливаться как по ходу, так и против движения автомобиля.

плечевых ветвей по высоте. В группе «3», а иногда «2» и даже «1» ребенка вместе с креслом пристегивают автомобильным трехточечным ремнем – это решение проще, обеспечивает лучшую продольную фиксацию, но меньшую площадь опоры и пригодно для уже окрепших детей.

Наиболее надежна система «Изофикс» (Isofix), позволяющая жестко крепить детское кресло к кузову автомобиля.

БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

Эти понятия находятся в определенном противоречии – сравните узкую жесткую «лодочку» гоночного автомобиля и мягкий диван лимузина. Недооценивать удобство не стоит – ведь если ребе-

Casuaplay Beat-S Fix (Испания)



Группы «1-2» (9–25 кг)

■ Цена – 10 370 руб. Для группы «1» крепят с помощью системы Isofix или автомобильным ремнем за раму, ребенка пристегивают встроенным пятиточечным. Для группы «2» встроенные ремни снимают, ребенка и кресло пристегивают штатным автомобильным ремнем. Есть регулировка по углу наклона, по высоте подголовника и продольная относительно системы Isofix.

Concord Trimax X-Line (Германия)



Группы «1-2-3» (9–36 кг)

■ Цена – 7020 руб. Кресло снабжено вентиляционными окнами в спинке, угол наклона спинки варьируется. Изначально ориентировано как кресло группы «1» (9–18 кг). В случае замены спинки на более открытую от модели Concord Lift Evo (представлено на следующей странице) или использования только подушки-бустера подходит для групп «2» и «3».

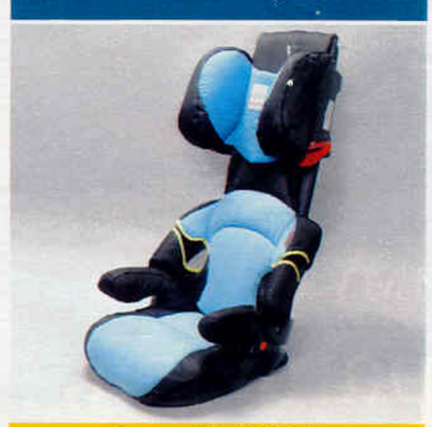
Recaro Start (Германия)



Группы «1-2-3» (9–36 кг)

■ Цена – 14 060 руб. Устанавливается только по ходу, имеет множество регулировок – по углу наклона, длине подушки, высоте спинки, ширине плечевых упоров. Основная особенность – во всех случаях ребенок пристегивается только автомобильным ремнем, фиксируемым стопорами. Кресло оборудовано встроенными в подголовник динамиками.

Concord Lift Evo X-Line (Германия)



Группы «2-3» (15–36 кг)

■ Цена – 6027 руб. Устанавливают только по ходу, есть регулировки по углу наклона спинки, по высоте и ширине подголовника, ручка для переноски. Для группы «3» спинку отсоединяют и используют только подушку-бустер. Во всех случаях ребенок пристегивается автомобильным трехточечным ремнем.

Booster Agatha Ruis de la Prada (Испания)



Группы «2-3» (15–36 кг)

■ Цена – 1961 руб. Простейшее и очень легкое сиденье – формованный пенопластовый блок в мягком чехле. Ребенок пристегивается автомобильным ремнем, нижнюю ветвь которого укладывают в боковые прорези подушки. Верхняя ветвь благодаря подушке располагается как у взрослого пассажира.

нок не захочет сидеть в неважном кресле или вам надоест заумный замок, то самая безопасная модель поедет бесполезным грузом в багажнике…

Один из вариантов сиденья группы «3», а иногда и «2» – бустер, то есть пенопластовая подушка в чехле, которая лишь позволяет усадить ребенка повы-

КАК ВЫБИРАТЬ?

1. Выбирая кресло, прислушайтесь к мнению ребенка – оно должно ему нравиться и быть удобным.
2. Проверьте удобство и легкость регулировок кресла, а также четкость срабатывания замка и системы подтягивания ремней.
3. Установите кресло в машину и сильно подергайте вперед и в стороны – при срабатывании инерционного замка на автомобильном ремне кресло не должно смещаться вперед больше чем на 10–15 см или заметно наклоняться набок.
4. Дополнительная передняя опора в большей степени нужна при фиксации кресла автомобильным трехточечным ремнем.

Группы детских удерживающих устройств:

«0» – 0–10 кг (от рождения примерно до 9 месяцев);
«0+» – 0–13 кг (от рождения до 18 месяцев);
«1» – 9–18 кг (от 8 месяцев до 4 лет);
«2» – 15–25 кг (от 3 до 7 лет);
«3» – 22–36 кг (от 5 до 12 лет).



Установленные на детском кресле замки системы Isofix фиксируются на стальных скобах в щели между подушкой и спинкой заднего сиденья автомобиля. Чтобы не повредить обивку при частом использовании кресла, на скобы надевают специальные защитные колпачки.

ДОПОЛНЕНИЕ К «ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», ПУНКТ 22.9

«Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием специальных детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих устройств».

ше, чтобы правильно расположить штатный ремень (на плече, а не шее). К слову, в Правилах нет точного определения «специального детского удерживающего устройства», зато туманно упоминается об «иных средствах», так что в крайнем случае подросшее чадо можно усадить на плотную подушку, сложенное одеяло в чехле или что-либо подобное.

Кроме специализированных кресел, широко распространены универсальные, объединяющие две и даже три группы. Обычно их можно регулировать, отсоединять спинку, а иногда это настоящие трансформеры, растущие вместе с ребенком. Такое кресло дешевле нескольких специализированных, но излишней универсальностью увлекаться не стоит – самым маленьким и самым большим в нем не всегда удобно. Тенденция последнего времени – использовать платформу или съемное основание, которое почти постоянно находится в машине. Кресло или люльку устанавливают на них с помощью быстродействующих замков без лишней возни с ремнями.

Сегодня выбор детских кресел и аксессуаров к ним очень велик. Только в Европе выпуском заняты полтора десятка компаний, и большинство представлено в России. Национальных норм безопасности для этих изделий у нас пока нет, но на всех «европейцах» есть значок сертификации по правилам ЕЭК ООН R44.

Разброс цен на детские кресла значителен – от 1,5 тыс. руб. за простенький бустер до 30 тыс. руб. за навороченную модель из натуральной кожи. Наиболее же востребованы модели в диапазоне 4–6 тыс. руб. – вполне можно подобрать кресло любой группы. Что мы настоятельно советуем сделать – ведь смолоду нужно беречь не только честь, но и жизнь. □

Редакция благодарит интернет-магазин Avtokreslo.ru, представительства компаний BREVI, MAXI-COSI И RECARO за помощь в подготовке материала.



СРЕДСТВО МАКРОПУЛОСА

Сергей Мишин

Семьдесят два процента европейских автомобилистов главным в оценке эксплуатационных характеристик шин считают недостаточную ходимость. Именно с учетом этого «Мишлен» решил создать «долгоиграющую» шину.

Статистика ДТП подсказывает: большинство аварий в странах Европы происходит в дождливую погоду, и не случайно, что при разработке новинки особое внимание уделили высоким сцепным свойствам на мокром покрытии, причем на протяжении всего срока службы шины. Проще говоря, увеличение износостойкости должно подкрепляться стабильностью тех качеств, от которых зависит безопасность, – иначе увеличивать срок жизни покрышки бессмысленно.

Шиной, полностью отвечающей этим требованиям, по мнению разработчиков, стала Michelin Primacy HP сегмента «премиум». Она предназначена для престижных седанов и обеспечивает ресурс как минимум на 25% больший, чем аналоги конкурентов. При этом высокие сцепные свойства шины сохраняются в течение всего срока службы. Например, после пробега 10 тыс. км Primacy HP на мокром асфальте тормозит на 1,2 метра раньше, чем в среднем конкуренты. При том, что сопротивление качению – самое низкое!

Удачное сочетание столь противоречивых качеств стало возможным благодаря методу разработки шины, именуемому СПК (структура–протектор–компоненты).

В протекторе использованы оригинальные компоненты ElastoSPORT и Full Silica, хорошо рассеивающие энергию торможения. Структуру шины отличает баланс «гибкость–жесткость», позволяющий резине, с одной стороны, легко изменять форму для наилучшего контакта с дорогой, а с другой – благодаря высокой жесткости обеспечить максимальную эффективность работы в пятне контакта.

Новые покрышки выпускают как в обычном варианте, так и в популярной ныне модификации, не боящейся проколов. Последние, с приставкой ZP (Zero Pressure – нулевое давление), за счет жестких боковин позволяют автомобилю с проколотой шиной двигаться со скоростью до 80 км/ч на протяжении 80 км. Считается, этого хватит, чтобы дотянуть до ближайшей шиномонтажной мастерской.

Самая маленькая размерность новых шин – 205/55R16, самая большая – 245/45R18. Индексы скорости – от V (240 км/ч) до Y (300 км/ч). Шины, не боящиеся проколов, выпускают лишь в двух размерностях – 205/55R16 и 225/45R17.

Тест-драйв новых шин провели на известном итальянском треке Валилунга близ Рима. Погода, как по заказу, была дождливой, потому и дорожная часть теста, и трековая проходили на мокром покрытии. Широкая трасса автодрома позволяла разгоняться, тормозить и прописывать кривые любой крутизны, а переднеприводные «ауди» и заднеприводные БМВ – сравнить новые шины с предыдущей моделью.

Сцепные свойства новых заметно выше – машина на них начинает скользить на более высокой скорости, начало скольжений четкое и понятное. И если на старых шинах первым «сползал» передок, заставляя снижать скорость, то на новых – задняя ось, предупреждая, что лимит скорости уже выбран.

На БМВ расклад практически тот же – старые шины начинают поскальзываться раньше, а скольжения тянутся неприятно долго. Primacy HP позволяют и на этой машине ехать быстрее и надежнее – легкий занос служит сигналом, что добавлять больше не следует. Но передок цепко держится за дорогу, а значит, оставляет автомобиль во власти водителя.



Структуру новой шины отличает баланс «гибкость-жесткость».



БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ

Алексей Воробьев-Обухов

Май – месяц генеральной весенней уборки. Автомобилисты тщательно моют, натирают и пылесосят уютные салоны своих персональных карет. Словом, настал черед представить автомобильные пылесосы, от которых буквально ломятся полки магазинов. В набеге на центральные «точки» Москвы мы ограничились лишь теми, что питаются от бортовой сети через гнездо прикуривателя – только такие могут с полным правом называться автомобильными.

Как выяснилось, ныне позволить себе механизированную сухую уборку салона может практически каждый – цены на автопылесосы начинаются от 330 рублей! Но что могут высосать такие аппараты в отличие от представителей «элиты», за которые нужно отдать впятеро больше?

И вот перед нами пятерка участников майской чистки салона, не считая еще одного заслуженного борца с пылью – первого отечественного автомобильного пылесоса «Малыш»... 1972 (!) года выпуска. Он вне конкурса прошел все испытания наравне с остальными. Оказалось, что прогресс в данной отдельно взятой области техники вовсе не столь разителен, как, скажем, в электронике. Единственный параметр старичка, который выбился из ряда вон, – цена в 30 рублей. В далеком 1972 году столько стоили 10 бутылок водки, а начинающий инженер получал 90 «рэ».

«ОБЪЕКТИВНАЯ» ПЫЛЬ

Эксперты специализированной лаборатории измеряют пылеочистительную способность по количеству собранного пылесосом с пола мелкого кварцевого песка. Сначала на точных электронных весах взвешивают новенький пылесос и определенное количество песка. Затем последний рассыпают по полу и приступают к уборке. Контрольное взвешивание пылесоса позволяет определить, какую долю песка (от 0 до 100%) он вобрал в свое чрево.

Интересно также посмотреть, какой ценой – в буквальном и переносном смысле – даются эти проценты. Кто-то из участников охотно высасывал не только пыль, но и амперы из аккумуляторной батареи. Другой, напротив, проявлял умеренный аппетит. Наконец, за процессом следил чувствительный микрофон, подключенный к шумомеру. Вы же не хотите, чтобы обозленные соседи с верхнего этажа прервали ваше увлекательное занятие брошенной бутылкой?

НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО?

Мы привыкли, что настоящий немецкий автомобиль – это дорого. А вот немецкий пылесос

ХАРАКТЕРСТИКИ ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ПЫЛЕСОСОВ

Модель (по алфавиту)	Пылеочистительная способность, %	Потребляемый ток, А	Уровень шума, дБ	Масса, кг	Длина шнура, м
Black & Decker Dustbuster ACV1205	100,0	5,5	78	1,0	5,0
Coido #6037	99,0	4,0	92	0,6	4,3
GG & KAE Enterprises PH2001	96,8	3,5	74	0,8	3,5
Hoover Handy[2] S4000DB6	99,3	2,8	75	0,65	2,8
Normax McQueen	94,2	3,5	78	0,5	2,9
«Малыш»	94,5	5,5	79	1,4	4,5

Black & Decker Dustbuster ACV1205, Великобритания



Самый эффективный

Ориентировочная цена – 1500 руб.

В активе этого изделия – удобная «дорожная» сумка, разные насадки, стопроцентная эффективность, пятиметровый (но весьма «грубый») шнур и внушающая уважение система фильтров. Кроме того, более крупные частицы оседают внутри благодаря центробежному эффекту в «мини-циклоне», что наглядно иллюстрирует схема на коробке. Две насадки прячутся непосредственно в корпусе пылесоса. Щелевая пролезет в самые дальние уголки, но работать с ней нужно двумя руками: в левой – пылесос, в правой – насадка.

Наше мнение: покупкой довольны.

Coido #6037, Тайвань



Самый шумный

Ориентировочная цена – 430 руб.

Оставляет в машине всего один процент пыли, но завывает на весь двор (перебор 12 дБ!). При этом легок на подъем и доступен по цене. Без насадки высасывает пыль неплохо, а вот с ней – явно неэффективен. Не утомляет руку, не теряет насадку, имеет подробную (даже слишком) инструкцию на английском и русском языках. Фильтр довольно примитивен, вероятно, в угоду низкому сопротивлению воздушному потоку, что наводит на мысль о «грязном выхлопе» изделия. Впрочем, этот параметр мы не проверяли.

Наше мнение: за такую цену – понравилось!

GG & KAE Enterprises PH2001, Китай



Самый тихий

Ориентировочная цена – 870 руб.

Единственный, способный собирать не только пыль, но и воду с ковриков. Имеет витой шнур, который, однако, растягивается настолько туго, что при попытке убраться в багажнике хэтчбека вырывает штекер из гнезда прикуривателя. Хорошая тренировка для большого пальца – выключатель выполнен без фиксации. Щелевой насадки в комплекте нет, зато жесткая щетка буквально выдирает шерсть и волос из тканевой обивки сидений. Хотя три процента пыли должны, по результатам теста, остаться в машине.

Наше мнение: покупкой довольны.

оказался… самым дешевым. Может быть, он изготовлен совсем даже и не в Европе? Поиски заявленной фирмы Normax GmbH быстро завели в тупик: такая в Германии есть, но пылесосами не занимается. Тогда мы прибегли к интернет-поиску. Ответ на ключевые слова McQueen vacuum cleaner пришел быстрый и странный, причем он имел отношение к пылесосам лишь в контексте эстрадного хита одноименной вокальной группы…

Но что куплено, то куплено, и мы не только провели объективные замеры в лаборатории, но и почистили салон автомобиля всеми приобретенными образцами. Степень достигнутой удовлетворенности отражена в подписях к фото.

Подводя итоги нашей генеральной уборки, можно с оптимизмом констатировать: все пылесосы в большей или меньшей степени справились с поставленной задачей. В салоне стало заметно чище. Криминал обнаружился лишь в тайваньском изделии – полный провал по шумности. Если расставить пылесосы в порядке возрастания цены, это совпадет с их расстановкой по эффективности. (За исключением упомянутого выше «крикуна».)

Наконец, снимем шляпу перед «оборонкой» бывшего СССР: умели же делать вещи три десятилетия тому назад! □

«Малыш», СССР, Омск



Самый тяжелый

Цена в 1972 г. – 30 руб.

Единственный в нашем тесте, у которого пылесборник расположен после вентилятора, так что весь мусор проходит сквозь крыльчатку, весело звеня. При работе до того вяло висевший мешок «встает колом» и впечатляюще раздувается. Рассчитан на века и самообслуживание: в комплекте были запасные щетки для мотора. Ничем не блещет, но вполне сравним с современными пылесосами, даже по шумности уложился в нормативные 80 дБ. Верно говорят: советская «оборонка» когда-то обгоняла свое время!

Hoover Handy2 S4000 DB6, Китай



Самый экономичный

Ориентировочная цена – 1300 руб.

Единственную щелевую насадку этого пылесоса невозможно потерять – она шарнирно закреплена на корпусе, что, впрочем, не делает ее эффективней. Убирает почти всю пыль, при этом практически не разряжает батарею. Более того, даже глухой водитель (если такое может быть) не забудет его выключить благодаря красному светодиодному индикатору. Весьма легок, но недешев. За такую цену можно было бы предусмотреть хотя бы пару дополнительных насадок и чехол.

Наше мнение: покупкой довольны, хотя и дороговато.

Normax McQueen, Германия



Самый легкий

Ориентировочная цена – 330 руб.

Махать им в салоне – одно удовольствие, настолько пылесос легок. Смысла в этом, правда, почти нет. Зато красивая жужжащая игрушка легко помещается даже в «бардачке» «Дэу-Матиза»! Насадка короткая и не слишком узкая. К тому же при малейшем нажиме она выскакивает из пылесоса. Вместо инструкции – комикс без слов на коробке. Слова тоже есть: «питание 12 Вт», «используйте защитные очки и перчатки во время работы»! Неплохая идея для подарка в качестве сувенира.

Наше мнение: покупкой недовольны.



ЭКОЛОГИЯ НА СОЛЯРИСЕ

Отдел спецпроектов

Что сделать, чтобы владельцы автомобилей с дизельными двигателями перестали, наконец, ругать отечественное дизтопливо за его низкое качество? Способов два: первый – поднять это самое качество, второй – отправить всех недовольных куда-нибудь на Солярис. Там обязанности повышения качества будут автоматически переложены на «мыслящий океан», который и исполнит мечты страждущих... Но, к сожалению, Солярис – лишь вымысел, а космос – непонятный и неприветливый: нет ему дела до мирских проблем.

СТРАНА-ТО БОЛЬШАЯ...

Но вернемся на землю! Не все иностранные автопроизводители охотно везут в Россию машинки с дизелями. С чего бы? Все дело – в нашем дизтопливе, по привычке называемом соляркой. Не хотят представительства «попадать» под гарантию...

По слухам, когда лет шесть назад в некую французскую лабораторию, занимающуюся производством автохимии для дизельных двигателей, привезли образец российской солярки, там долго не верили, что эта желтенькая сомнительная жидкость – топливо, на котором можно ездить.

В чем проблемы? Например, в несоответствии наших ГОСТов западным, да и вообще любым представлениям о величине цетанового числа (ЦЧ) – важнейшего параметра ДТ. Низкий показатель ЦЧ ведет к снижению пусковых свойств, повышению жесткости работы и токсичности отработавших газов двигателя, а при определенных условиях – к снижению эффективности сгорания, стало быть, увеличению расхода топлива. У нас до сих пор действует ГОСТ 305-82 образца аж 1982 года, по которому цетановое число для ВСЕХ видов дизтоплива – и летнего, и зимнего, и даже арктического – может составлять 45 единиц, тогда как на Запад с солярой, у которой ЦЧ ниже 51, не суйся! А для дизеля разница между 45 или 51 – пропасть. Ну ладно, это отдельный разговор...

Основные проблемы нашего ДТ – это вода и сера. Сера в дизельном топливе присутствует всегда – нефти у нас уж больно сернистые. Но плохо это или хорошо – еще вопрос.

При сгорании сернистых топлив в отработавших газах появляются сернистые со-

ПЕРЕД ПОЛЕТОМ...

Экипаж из трех землян закупал пробы дизельного топлива на крупных сетевых бензоколонках Москвы и Московской области. Пробы собирали в чистую новую канистру, предназначенную для хранения горюче-смазочных материалов, и передали во ВНИИНП.

единения, которые, соединяясь с водой, дают кислоты, известные еще из школьного курса химии. Помните, как шипели и пенились капельки кислоты на медных пластинках?

Для двигателя сера и полезна, и вредна. С одной стороны, она резко снижает износы, поскольку ее соединения выполняют роль этакой твердой смазки, спасающей детали при пусках или критических нагрузках. Уменьшение ее концентрации в ДТ без соответствующей компенсации резко увеличивает скорость износа цилиндров и поршней, а уж о плунжерных парах топливных насосов и вообще говорить не приходится. Кстати, именно сера и еще вода в топливе – основные причины отказов «ремонта по гарантии» на многочисленных фирменных сервисных станциях. С другой стороны, переизбыток серы в топливе значительно ускоряет термохимическую коррозию рабочих поверхностей цилиндров и темп старения моторного масла. За «правильным ответом» на вопрос о составе топлива следует обращаться к европейским нормам: там оговаривают и цетановое число, и содержание серы, а также низкотемпературные свойства и т.п. Но главное – это сера и ЦЧ.

По нормам Евро IV, концентрация серы не должна превышать 0,005%, но у нас пока допускается от 0,2 даже до 0,5%. Как же тогда их дизельные «траки» отхаживают миллион на топливе с таким низким содержанием серы? И почему наши и на сере до трехсот тысяч не дотягивают? Отчасти потому, что противоизносное действие серы в импортной соляре замещается специальными противоизносными присадками. А они дороги…

Некоторые российские нефтезаводы экспортируют качественное дизтопливо в Европу, но вводить его в одночасье по всей стране экономически невыгодно. Вся отечественная грузовая техника прекрасно работает на том, что есть, и платить за новое топливо даже на 20% больше водитель старенького КамАЗа не хочет. Тем более не хочет директор автобазы, у которого таких машин – десятки. Будем считать, что это – вопрос времени: здравый смысл и прогресс в нашей стране когда-нибудь все-таки пересекутся… как параллельные прямые, которые пересек в «своей геометрии» Лобачевский.

ХОРОШАЯ НОВОСТЬ

Ухудшающаяся экология, как следствие чрезвычайно высокой транспортной загруженности столицы, подвигла местные власти специальным постановлением ограничить с 1 января этого года содержание серы и нормировать смазывающую способность дизтоплива, продаваемого в Москве. Установленная планка примерно соответствует нормам Евро III: сера – не более 350 мг/кг, смазывающая способность по скорректированному диаметру пятна износа – не более 460 мкм.

Кстати, а что такое пятно износа и с чем его едят? Это метод оценки противоизносных свойств солярки на установке, где твердый шарик под заданной нагрузкой перемещается взад-вперед по специальной пластине. Все это происходит в испытуемой солярке. А пятно износа – это размер пятнышка, который натрется за фиксированное время на шарике. Скорректированный же диаметр пятна – это результат пересчета полученного диаметра по специальной таблице или шкале. Не очень похоже на реальный узел двигателя, но ничего не поделаешь – другого не придумано.

ЗАЧАСТУЮ ЗАПРАВКА СОВРЕМЕННОГО ДИЗЕЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ В РОССИИ ПОДОБНА ИГРЕ В РУССКУЮ РУЛЕТКУ…

А НА САМОМ ДЕЛЕ?

А на самом деле – выясним: каково оно, топливо для дизельных двигателей. Берем новенькие канистры, составляем закупочную комиссию, коллективно закупаем пробы ДТ на различных АЗС Москвы и Московской области и отвозим их на проверку во ВНИИНП. Пробы брали выборочно, на нескольких популярных АЗС: четырех столичных и пяти загородных – осенью и четырех столичных и трех загородных – зимой. Нас интересовали несколько параметров – содержание серы (как экологическая составляющая) и смазы-

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Хотите ли вы приобрести дизельный легковой автомобиль?



РЕЗУЛЬТАТЫ ОСЕННИХ ПРОБ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА (Таблица 1)

Показатель, ед. измерения	Требование ГОСТ 305-82	Москва				Московская область				
		«Лукойл Евро-4»	ВР	МТК	ТНК	«Лукойл Евро-4»	«ТАТ-нефть»	«Рос-нефть»	«Слав-нефть»	ТНК
Содержание серы, мг/кг	не более 2000	42	340	390	770	37	500	800	1650	440
Смазывающая способность, скорректированный диаметр пятна износа (WSD 1,4) при 60°С, мкм	–	379	502	517	менее 460	388	512	менее 460	менее 460	513
Цетановое число	не менее 45	51	51	51	50	51	50	50	50	51

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗИМНИХ ПРОБ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА (Таблица 2)

Показатель, ед. измерения	Требование ГОСТ 305-82	Требование стандарта ТСО01-Б 2005	Москва				Московская область		
			«Лукойл Евро-4»	ВР	МТК	ТНК	ТНК	МТК	«Лукойл»
Содержание серы, мг/кг	не более 2000	не более 350 (для Москвы)	100	343	286	326	333	284	627
Смазывающая способность, скорректированный диаметр пятна износа (WSD 1,4) при 60°С, мкм	–	не более 460	436	594	570	584	398	455	458
Предельная температура фильтруемости, °С	–	не выше -15	-32	-30	-21	-31	-32	-16	-24
Цетановое число	не менее 45	не менее 45	52	48	48	48	50	52	52

вающая способность топлива (как необходимый компонент нормальной работы современного ТНВД).

Для зимнего топлива дополнительно были проверены такие параметры, как предельная температура фильтруемости, характеризующая температуру, при которой топливо сохраняет прокачиваемость через топливный фильтр. Само собой, заодно оценили цетановое число – именно оно влияет на пусковые свойства в пределах прокачиваемости (чем оно ниже, тем труднее пускать дизель на морозе). Данные приведены в табл. 1 и 2.

АНАЛИЗИРУЯ РЕЗУЛЬТАТЫ

Конечно, мы проверили только несколько заправочных станций и не претендуем на «всеобъемлющую аналитику». Однако некоторые выводы сделать можно. Осенью самое высокое содержание серы было выявлено в областных пробах, а там, где с серой дела обстояли более-менее нормально, сильно хромала смазывающая способность (чем ниже показатель в таблице, тем лучше). Проверка зимнего ДТ показала, что экологическая составляющая все-таки пришла в норму, но смазывающие присадки в большинстве проб, увы, так и отсутствуют…

Это, кстати, не удивляет! Хорошо известно противоречие между противоизносными и депрессорными свойствами дизельных топлив, то есть их способности работать при низких температурах.

Зимняя солярка депрессорных присадок имеет больше. Чтобы улучшить прокачиваемость топлива при низких температурах, надо из него убрать или деструктурировать парафины: пострадают смазывающие и противоизносные свойства. Что касается результатов, то в целом они предпочтительнее у «Лукойла Евро-4». Все остальные пробы, как ни крути, оказались похуже. Впрочем – цифры перед вами: смотрите…

ОТ МОСКВЫ ДО САМЫХ ДО ОКРАИН…

Так что же получается: москвичам – более чистое топливо, а для всей остальной страны – все по-старому? Нет! С 1 июля этого года к дизельному топливу повсеместно вводятся новые требования – ГОСТ Р 52368-2005 «Топливо дизельное ЕВРО».

Требования к солярке предусматриваются такие же, как сейчас к московскому продукту, то есть: массовая доля серы – 350 мг/кг, смазывающая способность – не более 460 мкм, а цетановое число – не ниже 51. При этом «старый» ГОСТ продолжит свое существование и топливо по нему будет производиться и дальше. Зачем? Для устаревшей техники. Старым тракторам, автобусам и прочим «монстрам» новое топливо ни к чему – они прекрасно переваривают старое.

Ввод новых требований, примерно соответствующих Евро III, – это безусловно позитивный момент, но… но почему не Евро IV? Ведь не было бы никаких проблем! Дело в том, что сегодня многие нефтеперерабатывающие заводы по техническим причинам просто не способны производить что-то более современное. Ну не могут они «выдать» дизтопливо с массовой долей серы 50 мг/кг… И, чтобы в «игре» остались все – планку установили на реально достижимой высоте.

Остается ощущение двоякости: требования – новые, но не совсем современные, при этом в продаже останется топливо, изготовленное по старым стандартам. То есть на АЗС, продающих ДТ, появятся два «пистолета»: ДТ и ДТ «Евро». И хотя, казалось бы, теперь каждый сможет выбрать, что для его автомобиля более приемлемо, не будем забывать, что страна у нас большая. И если в ее отдаленном уголке кому-то невыгодно будет продавать более современное ДТ из-за его низкой востребованности или, того хуже, появится соблазн сделать очередной «коктейль» из разных жидкостей, то получается, что дизельный двигатель для большинства россиян так и остается неким силовым агрегатом «для других».

А вот Европа окончательно определилась с дизелем, выбрав его не для перевозки тяжестей, а просто для себя, для жизни. Да что говорить – дизельные автомобили уже начали приходить в автоспорт! Остается надеяться, что для следующего шага к «Евро» нам не придется ждать 24 года и снова догонять уходящий самолет на Солярис… □

РАЗЛИЧИЕ МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ

	ГОСТ 305-82	ГОСТ Р 52368-2005 «Топливо дизельное ЕВРО»	Евро IV
Массовая доля серы, %, не более	0,2	0,035	0,005
Цетановое число, не менее	45	51	51
Смазывающая способность, мкм, не менее	–	460	460

УДАЛЯЕМ ПОЧКИ!

Михаил Васильев

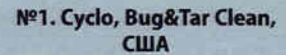
В феврале на одной из московских улиц возле сугроба, из которого торчал черный ствол тополя, стоял человек. В руках у него был исполинских размеров секатор. Шел снег. Люди испуганно оглядывались и прибавляли ходу. Но человека интересовало только одно – ветки деревьев и ничего больше…

ПОДПРАВИТЬ ЭВОЛЮЦИЮ?

Когда на нашей планете только зарождалась природа и получал свое нынешнее разнообразие растительный мир, никто не мог подумать (да и некому было), что банальный тополь принесет столько неудобств нынешним автомобилистам. Если бы можно было что-то изменить в эволюционном развитии этого дерева, то потребовалось бы совсем немного – чтобы почки тополя, падая на автомобиль, не прилипали к нему, а, например, отскакивали на безопасное расстояние. И всего-то. Но чего нет – того нет. И из сложившейся ситуации надо выходить людям, а не беззащитной природе, которой и так постоянно достается. Средств для борьбы с негодной липкой почкой предлагают немало – от Японии до России. Но так ли просто от нее избавиться и кто преуспел в этом лучше других? Это мы и попытались выяснить.

ЧТОБЫ ОЧИСТИТЬ, НУЖНО ИСПАЧКАТЬ…

Для экспертизы потребовались две составляющие: удалители смол, которые мы, как полагается, закупили в крупных магазинах автозапчастей, и собственно сами почки. Учли, что экспертизу нужно готовить загодя, чтобы к лету поспеть – и начали аж в феврале! Вспомнили сказку «Двенадцать месяцев», грустно вздохнули и занялись разведением тополя в комнатных условиях: ветки были срезаны, доставлены в редакцию и поставлены



№1. Cyclo, Bug&Tar Clean, США	**№2. Hi-Gear, Buster Bug, США**
	
Ориентировочная цена – 160 руб.	Ориентировочная цена – 150 руб.
Замечательный результат: после первого же цикла обработки от липкого пятна не осталось и следа.	Отличная работа. Трепещи, тополь! Средство справилось с задачей без особого труда.
Наше мнение: конечно же, понравилось.	**Наше мнение:** вопросов нет, понравилось.

№3. Pingo, Tar-remover, Германия



Ориентировочная цена – 240 руб.

Аннотация на упаковке гарантировала удаление битума, но что такое тополь по сравнению с битумом? Оказалось – семечки!

Наше мнение: дороговато, но понравилось.

№4. Sonax, Baumharz entferner, Германия



Ориентировочная цена – 235 руб.

Немецкое средство справилось с «вредным» тополем «одной левой» испытателя с первой попытки.

Наше мнение: понравилось, но цена высоковата.

№5. TurtleWax, Bug&Tar remover, Англия



Ориентировочная цена – 200 руб.

Вопреки расхожему названию средства – «Черепашка», препарат быстро справился с липкой грязью.

Наше мнение: понравилось.

№6. Астрохим, Очиститель пятен, Россия



Ориентировочная цена – 150 руб.

Отечественный производитель знал, как «приготовить» действенное средство. Получилось очень хорошо.

Наше мнение: конечно, понравилось.

в вазу с водой. Сначала черные палки больше напоминали розги (эффективность работы в помещении резко выросла), но через несколько дней почки набухли, а потому в комнате запахло весной и хорошим настроением (эффективность работы снизилась). Ветки и автохимию пришлось отвезти испытателям. Те не стали радоваться надвигающейся весне. Набухшие почки для них – лишь загрязнитель растительного происхождения, и поэтому хладнокровно взялись за дело. Им предстояло проверить 14 образцов удалителей.

Немного о методике: люди в белых халатах с микроскопами и блескомерами в руках наносили одинаковое количество загрязнителя на окрашенные и покрытые эмалью металлические пластинки – скажем так, на кусочки крыши или капота. Эф-

№7. ВЭЛВ, Очиститель битумных пятен, Россия



Ориентировочная цена – 63 руб.

Препарат с первого раза удалил загрязнитель на все 100%. И цена в два с лишним раза ниже, чем у других.

Наше мнение: Отдельное спасибо за цену.

№8. DoctorWax, Очиститель кузова, США



Ориентировочная цена – 230 руб.

С первого раза экспертам не удалось полностью справиться с загрязнением, да и со второго тоже. Пятно сдалось на третьем цикле.

Наше мнение: придется приложить усилия.

№9. Gunk, Tar&Bug remover, США



Ориентировочная цена – 150 руб.

Полного удаления пятна удалось достичь только на третьем цикле обработки.

Наше мнение: для тех, кому не лень потратить больше времени.

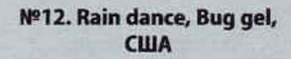
№10. Hycote, Super degreaser, Великобритания



Ориентировочная цена – 145 руб.

Сказать, что средство не работает – нельзя. После четырех циклов обработки от пятна осталось менее 30%. Победа?

Наше мнение: результат откровенно средний.



№11. Liqui Moly, Baumharz entferner, Германия	**№12. Rain dance, Bug gel, США**	**№13. Prestige SB-1, Япония**	**№14. Total, Clean&Shine, Франция**
			
Ориентировочная цена – 245 руб.	Ориентировочная цена – 200 руб.	Ориентировочная цена – 820 руб.	Ориентировочная цена – 140 руб.
Пятно исчезло более чем на 70%, но это после четырех циклов обработки!	Средство с самым веселым названием отказалось удалять тополиные следы. Возможно, с комарами и мухами дела обстоят лучше. Но это – в другой раз.	Продавец в фирменном магазине утверждал, что это средство – панацея буквально от всего и цена тому подтверждение! Похоже, в Японии тополь не «той системы»...	Откровенно говоря, на упаковке не было русского перевода, поэтому при выборе препарата пришлось довериться продавцу. Продавец подвел...
Наше мнение: за такие деньги хочется куда лучшего...	**Наше мнение:** как говорится, не догнали, но согрелись...	**Наше мнение:** ценник придавил своей массой все способности!	**Наше мнение:** машина останется грязной!

фективность оценивали по числу циклов обработок, необходимых для полного удаления пятна. Нанести, подождать, протереть – вот, собственно, и весь цикл. При этом испытатели четко соблюдали правила пользования, указанные каждым производителем на упаковке. Правила эти отличались друг от друга лишь промежутком времени, которое необходимо выдержать.

Отрадно, что половина всех проверенных нами препаратов оказалась очень эффективной. Впрочем, подробнее о каждом можно узнать в подписях к фото и в таблице.

Как бы то ни было, пятна от почек – не самое страшное, что можно ожидать от тополя. Бывает, нет-нет да облокотит свою крону кому-нибудь на крышу такой древесный гигант. Тут уже пятновыводителем не отделаешься... Не стоит забывать и об аллергии на тополиный пух. В общем – хорошее дерево! □

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРЕПАРАТОВ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЙ

Номер образца	1-я попытка	2-я попытка	3-я попытка	4-я попытка
1	★★★★			
2	★★★★			
3	★★★★			
4	★★★★			
5	★★★★			
6	★★★★			
7	★★★★			
8	★★	★★★	★★★★	
9	★★	★★★	★★★★	
10	★	★★	★★	★★★
11	★	★★	★★	★★★
12	–			
13	–			
14	–			

★★★★ – полное удаление пятна; ★★★ – удаление пятна более чем на 70%; ★★ – удаление пятна примерно на 50%; ★ – слабое удаление пятна (менее 25%); – пятно не удаляется.

ЧТО ПРИГОТОВИТЬ К СУББОТНИКУ

Денис Чиликин

Интересно, а все ли сегодня знают, что такое субботник? Все ли видели, как, скажем, соседи или сослуживцы, вооружившись лопатами, метлами и граблями, приводили родной двор или близлежащую территорию в порядок? Впрочем, кое-где такая традиция сохранилась и поныне.

Автомобиль, конечно, не двор... Но после зимних холодов, грязи и реагентов он тоже нуждается в субботнике. И если поездка на мойку с полным комплексом услуг не для вас, то – приступим. С одной небольшой оговоркой. Средств для поддержания чистоты великое множество. Многие из них были (другие еще будут) представлены в журнале. Здесь же приведено всего лишь несколько примеров довольно свежих препаратов для основных этапов нашего «субботника».

ПО ОДЕЖКЕ ВСТРЕЧАЮТ...

В нашем случае – по кузову. Для очередной мойки прежде всего понадобится автошампунь, но, увидев за одну цену упаковку побольше и поменьше, не спешите. Любой автошампунь, как известно, – концентрат, перед «употреблением» непременно разбавляемый водой. Большой объем – еще не показатель его возможностей. Если присмотреться повнимательнее, на любой упаковке уважающий себя производитель назовет приблизительное число моек, на которые рассчитан продукт.

Состав автомобильного шампуня, рассчитанный на удаление грязи, следов от насекомых и прочей дорожной гадости, естественно, подбирают так, чтобы не спровоцировать порчу краски или коррозию. Само собой, применять вместо него непрофильные бытовые средства негоже. К тому же ряд шампуней выпускают с защитными компонентами – такими, как воск. И блеску прибавят, и защитную пленку, ко всему прочему, создадут.

Из «одежки» автомобиля еще выделим «обувь» – колеса. В имидже автомобиля они играют все большую роль, но расположены при этом в одном из самых уязвимых мест. Не случайно у препаратов для их очистки более активный состав. Основная часть этих очистителей – пенные. Главное преимущество их в том, что пена не стекает с вертикальных поверхностей, а значит, может хорошо пропитать загрязнения. Стоит только помнить, что диски бывают разные, а средства для их чистки не всегда универсальны.

Что еще может так радовать взгляд, как чистый и сверкающий автомобиль? Для этого, как мы знаем, существует полироль. Он образует защитную пленку и заодно удаляет стойкие загрязнения. Большинство производителей предлагают полироль как для свежих лакокрасочных покрытий, так и для тех, что «в возрасте». Различаются они, главным образом, входящим в состав абразивом. Отсюда и разная регулярность использования. Так что, читаем инструкцию на упаковке...

В перечне главных дел нашего «субботника» и то, что связано с безопасностью, точнее, с чистыми стеклами. Это особенно актуально с наступлением темноты: почти незаметный налет с внутренней стороны, а также всевозможные мелкие загрязнения с внешней при свете фар начинают бликовать. Стоит ли говорить, как необходимы здесь чистящие средства для стекол.

Есть еще один объект для «субботника». В любом автомобиле очень много уплотнителей и всяческих подвижных соединений, нуждающихся в периодическом уходе. С наступлением тепла хорошо бы в очередной раз обработать уплотнители дверей, багажника, люка (если таковой имеется). То же касается и ограничителя дверей, петель и всего, что может досаждать неприятным звуком.

РАДУЕТ ГЛАЗ

Отделка салонов автомобилей ныне радует своим разнообразием. Вариантов не счесть. Соответственно и современных средств для чистки салона хватит на весь спектр отделочных материалов. Кстати, почти все очистители содержат ароматизаторы.

Коль мы заговорили о запахах, упомянем и о проблеме с ба-

Автошампунь ZIP WAX



Ориентировочная цена – 140 руб.

- **Объем – 750 мл**
- **Производитель обещает эффективную очистку от впитавшейся грязи и дорожной пленки, а также блестящий слой восковой защиты. Обильная пена смягчает абразивное воздействие на кузов при ручной мойке. Благодаря концентрированной формуле препарат крайне экономичен.**

Пенный очиститель дисков GUNK Foaming Wheel Cleaner



Ориентировочная цена – 135 руб.

- **Объем – 650 мл**
- **Предназначен для чистки легкосплавных и окрашенных колесных дисков. Производитель утверждает, что, если диски не слишком загрязнены, наносить состав можно без предварительной мойки. Через пару минут препарат смывают водой, удаляя въевшуюся грязь с помощью щетки или губки.**

Цветной автополироль ColorWax



Ориентировочная цена – 50 руб.

- **Объем – 250 мл**
- **Полироль призван углублять оттенок краски, маскировать мелкие царапины и создавать долговременную защиту лакокрасочных поверхностей. Предназначен для всех видов покрытий, в том числе и металлик. Содержит в своем составе натуральный воск. Существует шесть цветов данного препарата.**

Чистящее средство типа спрей Prestige MO-7



Ориентировочная цена – 330 руб.

- **Объем – 400 мл**
- **Предназначено для очистки стекол автомобиля. Смывает никотиновые отложения, жиры, остатки насекомых, дорожную пыль. Неагрессивен к краскам, резине и пластмассе. С помощью пульверизатора средство наносят непосредственно на поверхность стекла, что максимально упрощает работу.**

Очиститель рук Dreumex Plus



Ориентировочная цена – 155 руб.

■ **Объем – 600 мл**

■ **Гель для чистки рук с цитрусовым ароматом предназначен для особо сильных загрязнений. Рекомендован к использованию в гаражах, мастерских. Применение: нанести на сухие руки, тщательно растереть, а затем просто смыть водой.**

Очиститель и полироль для пластика SIMONIZ



Ориентировочная цена – 80 руб.

■ **Объем – 250 мл**

■ **Предназначен для удаления пыли и всевозможной грязи с пластиковых и виниловых деталей салона автомобиля. Создает специальную защитную пленку. Обладает антистатическим эффектом и… лимонным ароматом.**

Смазка силиконовая Verylube Professional



Ориентировочная цена – 240 руб.

■ **Объем – 320 мл**

■ **Способна проникать в соединения из различных материалов, устраняя скрип пластиковых панелей, восстанавливая легкость работы замков. Благодаря образующемуся полимолекулярному слою силикона обладает водоотталкивающими свойствами. Применяют в качестве консервационного антикоррозионного средства для тросов, тяг и рычагов.**

Очиститель кондиционеров PINGO



Ориентировочная цена – 380 руб.

■ **Объем – 400 мл**

■ **Предназначен для очистки и дезинфекции системы кондиционирования автомобилей. Крайне прост в применении и не потребует от вас специальных навыков и дополнительного оборудования. Дезинфицирующий состав не только устраняет источник неприятного запаха, но и обеспечивает защиту системы на весь сезон.**

ктериями в системах кондиционирования. В автомобиле она тоже может дать о себе знать, пусть и куда в меньшем масштабе. Тем не менее «дезинфекция» не повредит.

И последнее. После «субботника» ваш автомобиль стал чище, чего не скажешь о вас. К счастью, сегодня предлагается много средств для чистки рук – салфетки, кремы и т.д. Есть даже те, что и не нужно смывать – в дороге это особенно удобно. На всякий случай хотим напомнить, что при неправильном хранении и использовании химические препараты могут навредить не только автомобилю, но и вам. Соблюдайте простые меры безопасности, применяя препараты только по назначению и согласно инструкции.

С наступившим теплом, с весной и солнцем! □

ДВУСТОРОННЯЯ ПАНТЕРА

Наименование – охранная система Pantera SLK-550RS Bilarm.

Ориентировочная цена – 155 долл.



■ Когда-то брелоки от охранных систем имели одну кнопку – On и она же Off. Теперь по количеству кнопок они приближаются к мобильникам. Значит, появились новые функции. Компания Saturn High-Tech выпустила новый охранно-сервисный комплекс Pantera SLK-550RS Bilarm, оснащенный системой дистанционного и автоматического запуска двигателя. Ее пятикнопочный брелок имеет ЖК-дисплей с иконками событий и режимов, вибратор и микродинамик с набором мелодий. Дальность связи от брелока к машине – примерно 350 м, дальность приема сообщений брелоком – до 900 м. Система автозапуска совместима с бензиновыми и дизельными двигателями (включая турбированные), а также с ручными и автоматическими коробками передач. Предусмотрен режим периодического запуска по снижению температуры до –10, 15, 20, 25°С, а также возможность запрограммировать температуру для автоматического запуска самим владельцем. И многое другое.

ШЛИФМАШИНОЙ ПО МАШИНЕ

Наименование – полировальная угловая шлифмашина OH6002.

Ориентировочная цена – 2500 руб.

■ Русская зима – это уже не «мороз и солнце – день чудесный», а реагенты, лужи, соль, песок и грязь. Для лакокрасочного покрытия автомобиля хуже не придумаешь. Компания OVERHAUL и ее официальный представитель компания AGA рекомендуют новинку, которая, по их утверждению, поможет вернуть краске прежний блеск, – полировальную угловую шлифмашину OH6002. Предназначена она также для снятия старой краски и сухой подготовки под окраску поверхностей из различных материалов (металла, дерева, пластмассы). Машина имеет регулируемый защитный кожух, блокировку случайного включения и предохранительный кольцевой выключатель. Диаметр диска 100–165 мм, скорость вращения 500–2800 об/мин.



АЙ ПОД МУЗЫКУ!

Наименование – устройство для прослушивания музыки с плейера iPod.

Ориентировочная цена – 260 долл.

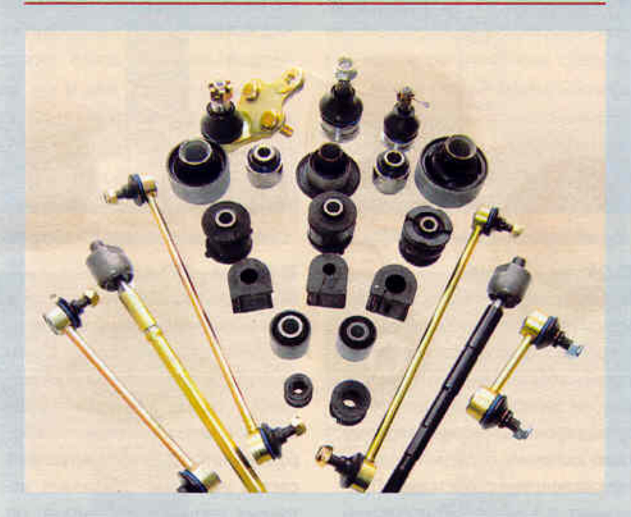


■ Плейеры iPod, завладевшие сердцами и карманами людей во всем мире, перебираются в автомобиль. Компания Harman Kardon Drive+Play™ выпустила устройство для прослушивания музыки с плейера iPod. Новинка имеет LCD-дисплей (его можно установить в удобном для водителя месте) и джойстик, дублирующий кнопки управления плейера. Дисплей отображает до пяти строк информации. С помощью устройства водитель может, не отрываясь от дороги, выбирать музыку по жанру, композиции, исполнителю, альбому или включить режим случайного проигрывания.

МАРКЕТИНГ ПО-РУССКИ

Наименование – детали подвески для Toyota Mark II.

Ориентировочная цена – от 50 руб.



■ Будь ты Харуки или Иван – праворульная Toyota Mark II вызовет только положительные эмоции. Пока не придет время послегарантийного ремонта... Харуки понесет свои иены на фирменный сервис, а вот Иван задумается – дорого! Оригинальные узлы подвески «Марка II» поставляют только в сборе, и замена двух изношенных шаровых шарниров может обойтись в 15–17 тысяч «рэ». Компания HANSE перехитрила японский автопром, выпустив свои шаровые с дополнительным, как утверждает производитель, запасом прочности. Приобрести их можно без «довеска» из прочих деталей. Сказанное подтверждается тем, что на изделия дается гарантия – год без ограничения пробега.

«МОРДА ЛИЦА»

Наименование – CD/MP3/WMA-ресивер Hyundai.

Ориентировочная цена – 2450 руб.

■ Съемные панельки автомагнитол народ когда-то окрестил «мордами»... Первые такие устройства были действительно не очень-то привлекательными, чего не скажешь о новом CD/MP3/WMA-ресивере Hyundai H-CDM8050 от компании Hyundai Electronics. Корпус под титан, семь цветов подсветок, темно-красное свечение клавиш... Но важна прежде всего функциональная начинка. Ресивер «читает» все самые популярные форматы, включая WMA. За непрерывность и качество воспроизведения при движении по неровной дороге отвечает электронная система стабилизации. Она хранит в буфере памяти до 40 секунд звуковой дорожки при воспроизведении CD, до 120 секунд при воспроизведении MP3-файла и до 300 секунд при WMA. Встроенный усилитель обеспечивает максимальную выходную мощность 50 Вт х 4. Это уже не морда, а лицо!



ТЕЛЕПОДГОЛОВНИК

Наименование – монитор с DVD-проигрывателем DAXX MA-707DVD.

Ориентировочная цена – 600 долл.

■ Установить телевизор в автомобиль теперь можно и без помощи специалиста. Компания DAXX выпустила монитор с DVD-проигрывателем DAXX MA-707DVD, который представляет собой... подголовник! Установка проста: достаточно снять штатный подголовник и установить новый – с монитором. При включении семидюймовый монитор автоматически переворачивается на 180°, а при выключении – «прячется» в свое исходное состояние и при этом становится незаметным для посторонних глаз. Есть три цветовых варианта: черный, бежевый и серый – под цвет обивки салона. Устройство распознает все самые распространенные форматы записи, имеет двухканальный ИК-передатчик для беспроводных инфракрасных наушников и питается от прикуривателя.



ПОЛЕЗНОЕ ИСКОПАЕМОЕ

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

Автомобиль даром что железный, а на пустой желудок работать не будет. Но лить в бак привычный бензин с каждым годом накладнее – вот-вот вылезем на мировой уровень цен. Из альтернативных источников нынче популярен сжиженный газ. Легковушек на этом топливе у нас серийно не строят, зато газифицировать средство передвижения можно в одной из бесчисленных мастерских.

НА ГОЛУБОМ ГАЗУ

К переходу на голубое топливо в первую очередь подталкивает невысокая цена энергоносителя – литр газа примерно вдвое дешевле 92-го бензина. Не сильно портит картину даже повышенный (до 10% на карбюраторных моторах и около 6–8% – на инжекторных) расход – экономия все равно налицо. Есть и дополнительные преимущества: двигатель работает бо-



Тот, кто возит много поклажи, ради газового баллона может пожертвовать запасным колесом.



Цилиндрический газовый баллон не занимает чужого места, но требует немало своего.

лее мягко (а потому служит дольше), реже приходится покупать новые свечи, масло в моторе окисляется не столь интенсивно.

Но за все хорошее надо платить. В «газовом» выражении это трудности холодного пуска и дополнительный объем работ по техническому обслуживанию.

Время жизни газовой аппаратуры напрямую зависит от качества изготовления и не столь, правда, явно – от цены. Желающих заработать на этом поприще более чем достаточно. На российском рынке встретишь изделия более двадцати итальянских фирм, около десяти отечественных (к ним относим и братскую Белоруссию) и пяток – из Голландии. Последние – признанные долгожители. Благодаря тщательной сборке и проверенным комплектующим они работают по десять лет без переборки. Служили бы и дольше, да меркаптан плохо действует на резину. Это зловонное вещество вводят в топливо исключительно ради безопасности. Иначе утечку газовой смеси не обнаружить – сам-то пропан, как известно, не пахнет. Несколько хуже показатели итальянцев (речь, напомню, о ширпотребе, распространенном на российском рынке). Их продукция служит до ремонта в среднем три–пять лет. С нашими, как всегда, полная неразбериха. Есть лицензионные копии высокого уровня – по цене, превосходящей стоимость прототипа. Есть и куда более скромные варианты, но уже нестабильного качества. Не повезет – замучают неожиданными отказами.

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

Автомобильная газовая установка базируется на двух китах: интеллектуальной дозирующей системе и весьма примитивном газохранилище – баллоне объемом от 30 до 270 литров. В угоду компоновке машины ему придают различные формы. Самые ходовые фасоны – цилиндр и тор (в просторечии – бублик). В России изготавливают только цилиндры – другие доставляют из Польши или Прибалтики. Попадаются несертифицированные емкости из Турции: упаси вас бог позариться на дешевизну! Непроверенный сосуд в любой момент может лопнуть по швам – хорошо, если дело не кончится взрывом. По той же причине не стоит мелочиться при выборе мультиклапана – запорного устройства с указателем уровня. В Европе разрешен только класс «А» – с предохранительным клапаном. У нас «в законе» и класс «В», страховкой в котором служит 20-процентный свободный объем (баллон заправляется на 80% от максимума), но с автоматикой все же спокойнее.

Остальная начинка зависит от схемы питания двигателя. Нынче в ходу четыре типа систем. Самую, пожалуй, простую используют на карбюраторных двигателях. В комплект входят двухступенчатый механический редуктор (устройство для снижения давления и регулирования подачи газа, управляемое за счет разрежения во впускном коллекторе), дозатор (дроссель, обеспечивающий нужное проходное сечение питающей магистрали) и, наконец, клапаны, отсекающие либо газ, либо бензин, вкупе с переключателем. А еще требуется смеситель – нечто вроде конфорки или прокладки с дырочками. Его, как правило, встраивают у входа в карбюратор или под его среднюю часть. Сверлить стенку диффузора и вклеивать трубочку не рекомендуем – самодельный подвод вскоре расшатается и выпадет, хорошо, если не с куском стенки.

В инжекторных моторах без λ-зонда действуют по-другому. Здесь смеситель пристраивают во впускной тракт



Цена «джентльменского набора» для карбюраторного автомобиля – 8 тыс. рублей.

Комплект газовой аппаратуры для инжекторного автомобиля без λ-зонда и катализатора обойдется (с установкой) в 9–11 тыс. рублей.





Автомобиль, оснащенный обратной связью и катализатором, требует оборудования подороже – около 12 тыс. рублей.

Стоимость аппаратуры четвертого поколения для впрыска газа измеряется в других денежных единицах – 800–1300 у. е.





Наладку программы дублирующего контроллера проводят с помощью компьютера.

Управление газовой установкой сводится к переключению режимов газ–бензин.

Нежелающие афишировать переход на дешевое топливо располагают заправочный вентиль подальше от глаз – в багажнике.

перед дроссельным патрубком. Подачей газа ведает тот же механический (либо с электрическим запорным клапаном) редуктор, а вот клапан, отключающий бензин, уже не нужен – достаточно обесточить реле электробензонасоса. Дабы исключить из работы форсунки, не снимая разъемов, в цепь встраивают эмулятор – устройство, подающее на контроллер ложный сигнал об их якобы нормальной работе. Этот нехитрый ход позволяет обмануть тревожную лампочку check engine. К сожалению, на газифицированных двигателях порой возникает «хлопковый эффект» – когда по разным причинам вдруг воспламеняется газовая смесь, не успевшая попасть в цилиндры. Чтобы уберечь впускной тракт от разрушения (особенно – нежный датчик массового расхода воздуха), в него встраивают обратный клапан – так называемую «хлопушку».

Еще сложнее газовое оборудование в инжекторных двигателях с λ-зондом (с одноканальной обратной связью). Редуктором здесь управляет электроника – это полностью исключает подсос газа при закрытом мультиклапане. Щепетильность оправдана: в противном случае на впуске может оказаться переобогащенная негорючая бинарная смесь (газ+бензин). Благополучно миновав цилиндр, этот суррогат попадет в нейтрализатор, где, дойдя до нужной кондиции, учинит разрушительный мини-взрыв. Кроме того, при подаче газа не обойтись без обратной связи, не то сойдет с ума контроллер двигателя. Точную меру выдает электронный дозатор, управляемый собственным блоком, подключенным к штатному λ-зонду. Все остальное – как в предыдущем случае.

И, наконец, самый современный вариант предусматривает непосредственный впрыск газа. В перечне запчастей – электронный «редуктор» без понижающей ступени (впрыск требует высокого давления), блок управления, работающий заодно с основным контроллером, рампа с форсунками и калиброванными жиклерами, газовый фильтр. Недешевая система позволяет полностью избежать хлопков, а потому идеально подходит для пластиковых впускных коллекторов и всяких мудреных трактов с изменяемой геометрией. Кроме того, у нее самый чистый выхлоп, поскольку об этом заботятся целых два λ-зонда.

КОВАРСТВО И ЛЮБОВЬ

Как и всякий специалист, знающий себе цену (но с ней, разумеется, не согласный), газовщики оказались людьми малоразговорчивыми. Типичный ответ на просьбу проконсультироваться по известному поводу таков: «Пятьдесят литров за двадцать семь с половиной тысяч!» Расшифруем: «пятьдесят литров» – объем баллона, остальное – стоимость оборудования с установкой. Вытянуть что-либо еще без наводящих вопросов весьма затруднительно. И неспроста – чуть не половина специалистов не смогла даже самостоятельно определить, что за зверь ВАЗ-21104 (напомним: серийная «десятка» с шестнадцатиклапанным мотором 1,6 л). По поводу пластикового коллектора мнения также разошлись. Большинство согласилось пристроить на машину любой подходящий тип оборудования (см. выше), но без гарантий: разорвет – сам виноват (!). Меньшинство категорически рекомендовало самый правильный, но и самый разорительный вариант – аппаратуру четвертого поколения. А один (жив Левша!) предложил сэкономить, за три тысячи заменив коллектор на металлический!

К сожалению, оценить качество работ «вживую» не получилось – достаточного количества машин, нуждающихся в газификации, у нас не нашлось.

Однако кое-какие рекомендации мы все-таки выработали. Убедитесь в наличии сертификатов на услуги и комплектующие. Первый, правда, дело добровольное, но отношение к нему показательно: тем, у кого документ есть, нечего скрывать.

Обратите внимание на оборудование. Сканер необходим для сортировки ошибок – сбитые фазы гарантируют взрыв в коллекторе! Для настройки системы обязательно понадобится газоанализатор, а для программирования контроллера (4-е поколение) – ноутбук. Плохо, если в мастерской нет компрессора – все огрехи сборки вылезут при первой же заправке. Ясно, что финишную опрессовку лучше сделать заранее.

И еще – настоящие профессионалы своих не бросают, обеспечивая регулярные ТО по собственной сервисной книжке. □

Редакция благодарит Центр испытаний «ГАЗ-АВТО» при МГТУ МАМИ за помощь в подготовке материала.

ПЕРЕКАТИ-ПОЛЕ

Анатолий Сухов

Нефть с каждым днем дорожает, а повсеместного перехода на альтернативные источники энергии в обозримом будущем не предвидится. По крайней мере, в России только-только планируют перейти… на хороший бензин. Что ж, пересаживаться на велосипеды мы еще не готовы, да и климат не тот, поэтому постараемся снизить нагрузку на кошелек менее радикальными средствами. Резервам экономии посвящена наша новая рубрика.



ПЛАТА ЗА КОМФОРТ

Плавность хода, которую обеспечивают автомобильные шины, имеет оборотную сторону: часть полезной энергии тратится на их нагрев. Многие недооценивают влияние шин на расход топлива или считают, что оно заметно лишь на высоких скоростях. Но на шоссе главный враг – аэродинамические потери. А вот в городе, где скорости невелики, при прочих равных условиях большую часть топлива съедают именно шины и съедают немало: снизив сопротивление качению шин вдвое, удается сэкономить до 20% топлива.

ДЛЯ ТЕХ, КТО ПОНИМАЕТ

Наиболее радикальное решение – использовать специальные шины с пониженным сопротивлением качению. Их выпускают все ведущие производители: «Мишлен», «Континенталь», «Бриджстоун», «Пирелли». Для сравнения: сопротивление качению большинства недорогих легковых шин находится в пределах 12–15 кгс (тяговое усилие, необходимое для движения) на тонну (веса автомобиля), хороших грузовых – 8–10 кгс/тс, а импортных «эко»-шин последнего поколения до 6,5 – вдвое (!) ниже, чем у моделей двадцатилетней давности.

Конструкторам таких шин приходится решать, кажется, взаимоисключающие задачи. С одной стороны, нужно снизить сопротивление качению, поэтому шина должна быть упругой, с минимальным гистерезисом (остаточной деформацией). С другой стороны, без гистерезиса не обеспечить сцепных свойств – шина обязана цепляться, «липнуть» к дороге. Примирить противоположности удается, добившись различного поведения шины в зависимости от частоты колебаний: на низкой частоте (в объеме шины) гистерезис невелик – шина упруго отрабатывает крупные неровности, а на высокой частоте (на поверхности) он достаточен для надежного сцепления с дорожным полотном.

И все же «экологичные» шины – не для гонок; возможно, они разочаруют водителя, привыкшего к активной езде. Зато бережливого порадуют – не только экономией топлива, но и износостойкостью. В среднем разница в ценах между комплектом 14-дюймовых отечественных шин и импортных «эко» окупается всего за 10–15 тысяч километров!

СЛОЖНЫЙ ПРОЦЕНТ

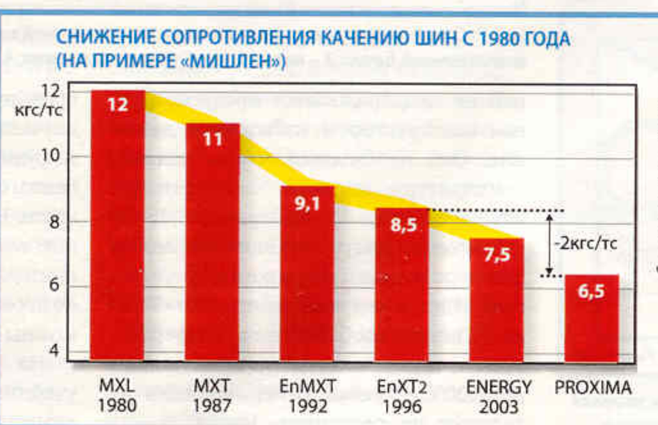
Существенно влияет на расход топлива и давление в шинах. Потеря всего 0,3 бар увеличивает сопротивление качению на 6%, а при нехватке 1 бар (внешне малозаметной) оно возрастает уже на 30%. Прибавим к этому ускоренный (в три раза!) износ покрышек – дороговато обходится оценка давления на глазок!

Повышение давления против нормы, наоборот, снижает расход топлива. Прибавка в 10% практически не влияет на ресурс шины и комфорт пассажиров. С 20-процентным превышением давления автомобиль становится заметно жестче, резче реагирует на действия рулем. На скользком, мокром покрытии это порой опасно. А вот ресурс перекачанных шин снижается незначительно – всего на 10% (вдвое меньше, чем при недокачке). Впрочем, в российских условиях он может даже возрасти, ведь перекачанные покрышки лучше защищены от пробоев.

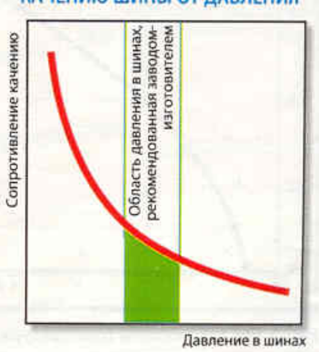
Впрочем, нередко сами производители автомобилей указывают диапазон давлений в зависимости от скорости и загрузки и при скоростях выше 160 км/ч рекомендуют поднимать давление, например, с 2,2 до 2,7 бар. Отметим этот факт и будем считать прибавку 20–22% максимально допустимой. Конечно, давление не должно превышать предельное, указанное на шине. Повышая давление, удается снизить расход топлива на 3–5%, но только на более или менее ровной дороге. На проселке же часть работы шин возьмут на себя амортизаторы.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Дополнительно снизить потери на качение можно, установив колеса большего диаметра в сочетании с низкопрофильными шинами. Экономия топлива – 3–5%, но здесь выгода уже не столь очевидна. Во-первых, такие колеса и шины сами по себе недешевы, а во-вторых, хорошая яма может стать той несчастливой картой, которая враз лишит всего выигрыша.. □









МОТОР – НЕ ЧАЙНИК

Анатолий Вайсман

Если жидкость закипит – теплоотвод от стенок к пузырям пара станет ничтожен…



Не важен калибр пули – главное, попасть ею точно в цель. Эта ковбойская шутка замечательно подходит ко многим ситуациям, закончившимся отказом или серьезным повреждением двигателя, а начавшимся, на первый взгляд, с ерунды! Здесь сразу оговорюсь: есть вещи, о которых надлежит иметь хотя бы минимальное представление каждому автолюбителю, сидит ли он за рулем дряхлого «Москвича» или сверкающего «Лексуса». Наши дороги настолько коварны, что любой автомобиль может моментально остаться без масла в двигателе или, например, охлаждающей жидкости… Тогда, хотим мы или нет, поездку придется прервать.

Но вот неприятность, для поверхностного взгляда не очевидная: из-под пробки расширительного бачка бежит струйка горячего «Тосола». Что делать – может, слить излишек? (Бывали и такие герои!) Тут стоит вспомнить азы: если система охлаждения негерметична, в ней не поддерживается предусмотренное конструктором избыточное давление. Оно необходимо, чтобы поднять температуру кипения охлаждающей жидкости (рис. 1). Выигранные 15–20 градусов не дадут «вскипятить» мотор даже при высокой нагрузке в жаркую погоду. Итак, о чем говорит струйка «Тосола»? Система сообщается с атмосферой – значит, кипение начнется практически при 100°С. Тут если и ехать, то очень осторожно, не «педалируя». Иначе…

…Вот тут иная домохозяйка меня перебьет: «Ну и что? Чайник, вон, кипит – а есть не просит!» Заблуждается хозяйка. Если вся водичка испарится, то и чайнику конец. А мотор, во-первых, гораздо дороже. Во-вторых, ему не то что остаться без жидкости, но и доводить ее до кипения – табу! Ведь даже исправная система охлаждения в тяжелых режимах работает на пределе возможностей, когда важна каждая мелочь. Плохо, если грязь или накипь затрудняют передачу тепла от стенок рубашки охлаждения к омывающей их жидкости. Но еще хуже, если жидкость закипит: теплоотвод от стенок к пузырям пара ничтожен – детали двигателя стремительно перегреваются… Не выключишь – возможны серьезные поломки.

На рис. 2, позаимствованном из учебника, показана схема жидкостного тракта и эпюра давлений в нем. Как ви-

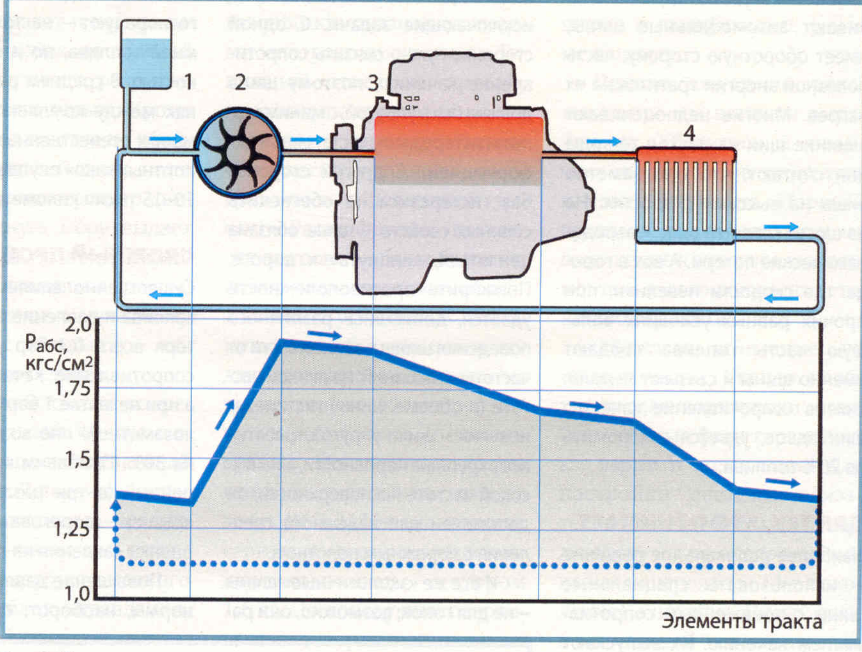


Рис. 2. Схема жидкостного тракта и характер изменений давления в потоке жидкости: 1 – расширительный бачок; 2 – насос; 3 – рубашка охлаждения; 4 – радиатор.

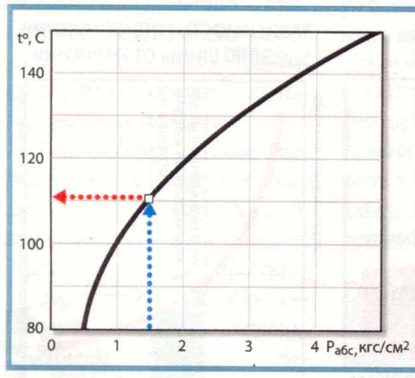


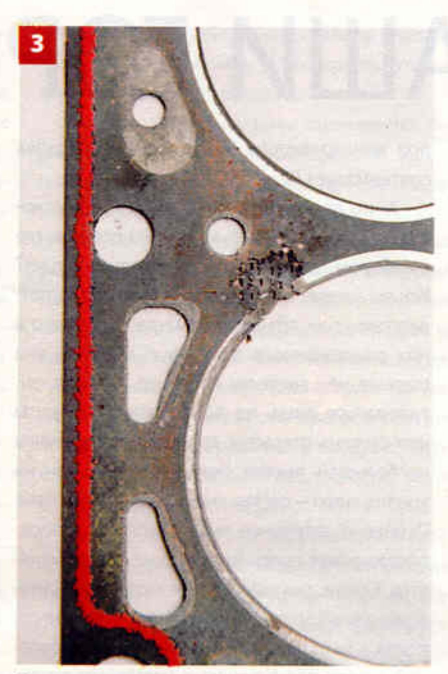
Рис. 1. Вот так связаны температура кипения и давление жидкости.



«Канал», как на Марсе.



Он ведь не резиновый!



Прогар «в чистом виде».

дите, минимальное – на входе в работающий насос. Очень важно, чтобы здесь не образовались первые пузыри пара, так как они ухудшают работу насоса – он рассчитан на жидкость, а не газ. Помогает ему в работе высоко расположенный расширительный бачок – он создает дополнительный подпор на входе. Если бачок пуст – позор хозяину. Негерметичен – тоже позор!

Но бывают у системы охлаждения «заскоки» похитрей течи «Тосола». Однажды прибыл клиент с жалобой: мотор даже в пробках не перегревается, но стоит перевалить за 100 км/ч – привет! Остановишься – пузыри булькают в расширительном бачке. Дважды поменял термостат, потом радиатор. Не помогло. Вот и примчался к нам.

Сначала попробовали сымитировать «задачку», гоняя мотор на месте, но и при высоких оборотах он не перегревался. Мы поняли, что все дело в нагрузке – на месте-то ее нет. Сняли головку блока, осмотрели и ее, и прокладку – а вот и виновник! Видите (фото 1) «канал», оставленный раскаленными газами? Вот здесь они прорывались при максимальном давлении в камере сгорания – пузыри нарушали и теплопередачу, и работу насоса. К счастью, хозяин оказался человеком разумным, ездил осторожно – сумел избежать коробления головки. Заменили прокладку и отпустили с миром.

Вот такой это «пустячок» – прокладка: может крепко подорвать бюджет владельца. В сервисе держите ухо востро: если вы приехали утром и вам обещают к вечеру «прокапиталить» двигатель – бегите. Жалко одного пожилого инвалида-афганца, попавшегося на такой крючок. Приехал в сервис с пробитой прокладкой – там «развели» его на 16 тысяч рублей за капремонт двигателя ВАЗ-2106. Якобы все сделали за несколько часов – расточили блок, прошлифовали коленвал и т.д. И бывалый солдат поверил!

А месяца через полтора мотор залихорадило, и доверчивый человек поехал в другой сервис. Там его вновь убедили в необходимости ремонта по полной программе. На этот раз дело вылилось в 17 тысяч. Через некоторое время хозяин почувствовал неладное и приехал к нам с просьбой «протянуть» головку. Мы попробовали – и тут же нашли болт, странно прокручивавшийся в блоке. Что-то с резьбой? Надо снимать головку. Вот когда слесарь помучился! Болты, похоже, были затянуты ключом с двухметровой трубой – попробуй отверни! А тот, что свободно вертелся, показан на фото 2.

Конечно, никаких признаков недавних «капремонтов» не нашли. Положенный износ цилиндров – вот он. А головка блока, видно, была однажды перегрета – немного покороблена «корытцем». Это вынуждало «мастеров» тянуть болты насмерть. Но что толку? Жесткие прокладки не обжимались, прогорали (фото 3).

Мы заменили болты, поставили хорошую прокладку. Афганец уехал. А ощущение стыда за коллег-«ремонтников» у нас осталось. □

ЭТО – НАШИ ГОРЫ!

Геннадий Емелькин

Вы хорошо усвоили описанные в предыдущем номере требования к системе впрыска? Тогда перейдем к разговору о том, как система Bosch M7.9.7 оценивает нагрузку на двигатель. При одних и тех же оборотах и температуре она, очевидно, зависит от степени открытия дросселя. Более того – от скорости его открытия: по ней контроллер распознает желание водителя разгоняться плавно или, напротив, «выстрелить». В зависимости от этого система сохранит состав смеси стехиометрическим или обогатит для получения повышенного крутящего момента.

Нагрузка двигателя с точки зрения контроллера – параметр тоже электрический – **RL**. Рассчитывается в процентах. (Не путайте с механической нагрузкой – крутящим моментом и мощностью!) При минимальных оборотах холостого хода на прогретом двигателе этот параметр составляет 18–23%, а на необкатанном двигателе, в том числе семейств «классика» и «Нива», – до 27–30%. Диагносту, работающему с машиной постоянного клиента, есть резон зафиксировать в компьютере значение **RL** – может пригодиться. По мере приработки нового двигателя параметр постепенно падает из-за снижения механических потерь. Но внезапное падение процентов на пятнадцать – верный признак того, что двигатель получает воздух в обход ДМРВ – ищите место подсоса! Повышенное сопротивление вращению ротора генератора или помпы нагрузку увеличивает. Но она (формально) увеличивается и при неисправности ДМРВ. Полная нагрузка соответствует **RL**=75%.

А что происходит при изменении плотности воздуха, например, на горных дорогах, где с набором высоты давление воздуха падает? Как вы знаете, цилиндры наполняются в соответствии с их объемом, а масса попавшего в них разреженного воздуха с высотой тем меньше, чем выше вы забрались. Если ориентироваться лишь на температуру, обороты или степень открытия дросселя, то форсунки на большой высоте будут работать, как на уровне моря – состав смеси будет все богаче. Особенно затруднен пуск двигателя – переобогащенная смесь от искры не воспламеняется. Кстати, для знатоков: не путайте эту ситуацию с карбюраторной – там поступление топлива в диффузор зависит от перепада давлений между диффузором и наружным воздухом – и вопрос с составом сложнее. Контроллер же высоту учитывает, «логично» уменьшая время открытия форсунок. Фактор высотной коррекции – **FHO**. Это отношение нагрузки двигателя на текущей высоте к нагрузке, когда он работает на уровне моря (разумеется, при прочих равных условиях – дорога горизонтальная, скорость, температура и т.д. те же). На каждые 1000 м дополнительной высоты **FHO** уменьшается на 0,1. Этой точности вполне достаточно, ведь выше 5000 м автомобили забираются редко! Если в Питере фактор равен единице, то у подножия Эльбруса – около 0,8. Контроллер рассчитывает **FHO** только в движении.

Следующий важный показатель – время открытого состояния форсунки (фото 1) в миллисекундах – **TI**. На двигателях с фазированным впрыском форсунка срабатывает один раз за два оборота коленвала, когда открыт впускной клапан. Длительность импульса около 4 мс. На устаревших системах с одновременным и попарно-параллельным впрыском форсунка за один рабочий цикл срабатывает дважды, зато импульс вдвое короче. Важно эти вещи не путать – глядишь, не придется изучать реакцию системы на якобы загрязненную форсунку!

При торможении машины двигателем контроллер с учетом числа оборотов коленвала и скорости движения снижает либо совсем отсекает подачу топлива. В первом случае **TI** не равно нулю. Убедиться в отключении топливоподачи позволяет параметр **BSA**: он принимает только одно из двух возможных значений – есть отсечка топлива или ее нет.

Назначение регулятора холостого хода (фото 2) очевидно из названия. В частности, он поддерживает оптимальные обороты коленвала при прогреве двигателя. Перемещение его штока **MOMPOS** задается шагами. Полный ход штока – 255 шагов. Отсчет – от закрытого положения. Пока двигатель не прогрет, на холостом ходу шток находится в 50–100 шагах от закрытого положения. При рабочей температуре выдвигается в положение 25–50 шагов, уменьшая расход воздуха по каналу холостого хода. Подчеркнем: регулятор постоянно участвует в работе двигателя, реагирует даже на небольшие изменения режима – из-за включе-

1



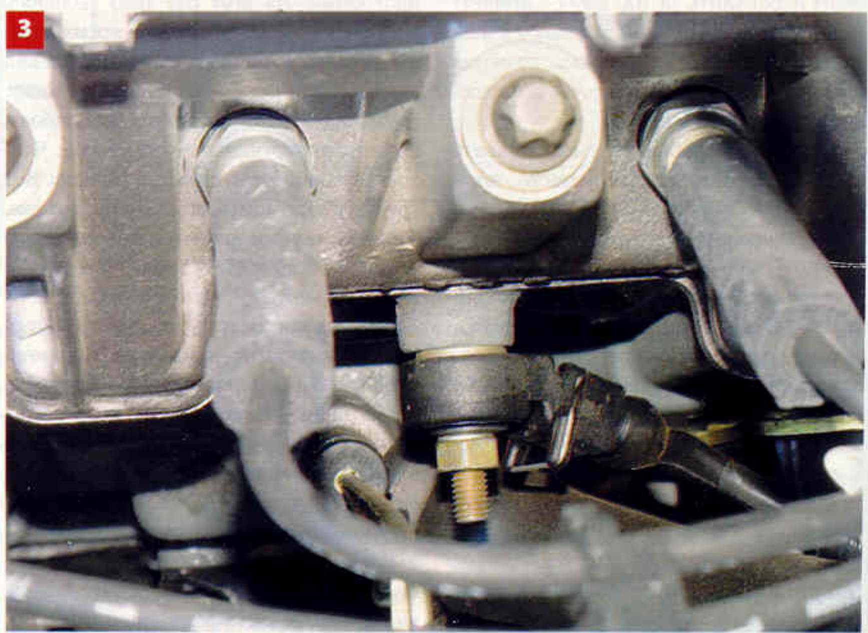
Новые топливные форсунки. Короткая – для 16-клапанного двигателя.

2



Регулятор холостого хода прежний.

3



Датчик детонации – на старом рабочем месте.

ния осветительных приборов, обогрева заднего стекла и т.п. Кроме этого регулятор помогает снизить токсичность отработавших газов на режиме принудительного холостого хода: при резком закрытии дроссельной заслонки регулятор увеличивает расход воздуха в обход заслонки, не допуская хотя бы кратковременного переобогащения смеси.

У сканера есть функция проверки исполнительных механизмов, к которым относится и регулятор холостого хода. Его работоспособность оценивают, задавая перемещение штока и следя за меняющимися оборотами коленчатого вала.

Шумность двигателя многие успешно оценивают на слух. Но это – по старинке. Существует параметр **RKRN** – нормализованный уровень сигнала от датчика детонации (фото 3), измеренный в вольтах: на минимальных оборотах холостого хода у исправного двигателя он составляет 0,3–1,0 В. При износе, например, направляющих втулок будет выше. Специалист по диагностике двигателя обязан эти тонкости знать.

Современные жесткие требования подразумевают не только контроль токсичности отработавших газов. Вспомните хотя бы причину появления безасбестовых тормозных колодок! Сегодня требуется резко ограничить испарение топлива из системы питания. Никакой бензиновой вони! И речь не только о недопущении прямых утечек топлива. Его пары из бака поступают в адсорбер (емкость с активированным углем), а оттуда – во впускной коллектор. Адсорбер продувается воздухом, а управляет процессом контроллер, по мере необходимости меняя время открытия клапана продувки. Если автомобиль стоит с работающим двигателем, работа клапана слышна (постукивание в моторном отсеке, кое-кого настораживающее).

Работа этой подсистемы оценивается параметром **TATEOUT** – коэффициентом заполнения сигнала продувки адсорбера. Параметр рассчитывается в процентах.

Клапан продувки – тоже исполнительный механизм (фото 4). Проверяем его сканером. Например, увеличим время открытия клапана (**TATEOUT** растет) и одновременно следим за параметром MOMPOS – положением иглы регулятора холостого хода. Если количество шагов уменьшается, значит, контроллер учел дополнительный (продувочный) воздух с парами топлива, поступивший из адсорбера. Выходит, клапан работоспособен, стучит не зря.

Калибровки системы управления двигателем хранятся в энергонезависимой памяти контроллера – изменить их при помощи сканера нельзя. Состояние системы фиксируется в виде букв и цифр и обозначается как **CHKSUMFL**. Вмешательство в настройки, скажем, с помощью программного обеспечения на персональном компьютере меняет эту контрольную сумму. Претензии владельца с «самопальными» настройками диагност вправе отвергнуть. Контрольная сумма меняется и при сбое программного обеспечения – это повлечет замену контроллера или его перепрограммирование. Наконец, в ряде случаев диагноста интересует, сколько времени – **TIME** отработала система управления двигателем – его фиксируют часы в контроллере. Отсчет времени идет только при работающем двигателе. Но… снятая клемма обнуляет время.

О других параметрах системы впрыска поговорим в дальнейшем. □



Клапан продувки адсорбера – возле воздушного фильтра (адсорбер «Калины» – около топливного бака).

РОЗЕТКА ПОД РУКОЙ

Владимир Арбузов

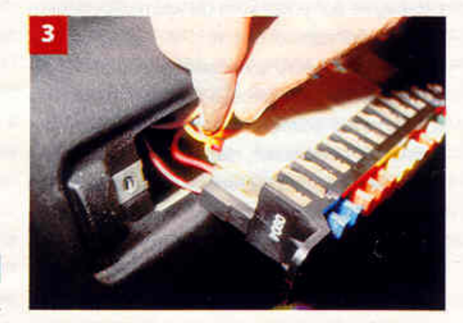
Прикуриватель на «ноль пятой» «Волге» упрятан так глубоко (фото 1), что воспользоваться им непросто даже на стоянке, тем более в движении. Легче, пожалуй, бросить курить.

Но ведь кроме своего прямого назначения, гнездо прикуривателя – это и розетка для множества дополнительных приборов: штурманской подсветки, питания радиостанции, зарядки телефона и т.д. Поэтому предлагаем установить дополнительный прикуриватель в более доступном месте – например, рядом с ручкой регулировки электрозеркал (фото 2).

Вся работа занимает полчаса – нужно лишь прорезать в пластике консоли отверстие диаметром 25 мм. «Плюс» прикуривателя можно подключить к свободному предохранителю на колодке (фото 3), но лучше подать независимое питание от батареи через дополнительный предохранитель, а подсветку подключить к колодке управления зеркалами (фото 4). □

ДОПУСТИМЫЕ ТОКИ НАГРУЗКИ МЕДНЫХ ПРОВОДОВ

Сечение провода, мм²	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,7	1	1,5	2	4	6	10
Допустимый ток, А	1,3	2,5	3,5	4	5	7	10	14	17	20	30	54


3


1


2


4

ТЕПЛЫЕ ДВЕРИ

Владимир Арбузов

Сколько ни топи «десятку», в хороший мороз «наружные» ноги в ней зябнут – от дверей тянет холодом. Особенно если в обивке зияют гнезда динамиков. Минувшая суровая зима сподвигла нас довести теплоизоляцию салона до приемлемой кондиции. Дело оказалось несложным, зато результат – весьма эффективный, а потому рекомендуем утеплиться, не дожидаясь новых холодов.

Идея – оклеить дверь под обивкой непродуваемым теплоизолятором. Лучшим для этой цели мы посчитали пенофол толщиной 3 мм (продается в магазинах стройматериалов). Снимаем обивку двери и заводскую полиэтиленовую пароизоляцию. По бумажному шаблону вырезаем теплоизолирующие прокладки, прикрепляем их по периметру двери скотчем. Прорезаем отверстия под ручки и рычаги, дополнительно закрепляем теплоизоляцию возле них и заклеиваем разрезы (фото 1). Остается поставить обивку на место.

На передних дверях полезно утеплить треугольники под зеркалами. Здесь можно использовать поролон подходящей толщины (фото 2).


2


1


1а

СИЛА ТРАДИЦИЙ

Алексей Макаров

Предыдущий репортаж о необходимой (увы!) доводке новенькой «Калины» не удалось завершить на оптимистической ноте – едва приступили к концовке, устрашающе загудела коробка передач при движении назад…

С этого места и продолжим. Собственно, причина характерного воя любому специалисту очевидна даже без разборки агрегата. Это один из результатов неправильного взаимодействия зубьев вследствие чрезмерных зазоров. Но почему этот вой появился после каких-то 3000 километров? Классическая отговорка некоторых работников родного автопрома: мол, не повезло – неудачно сложились допуски! Но поставим себя на место рядового автовладельца… Добиться положительного решения от гарантийщиков – не каждому хватит здоровья! А ремонтировать за свой счет – обидно и дорого.

Мы разобрали коробку: это аналог агрегата, которым оснащены «десятки», разве что в «калиновской» появился датчик блокировки включения заднего хода. Вещь полезная, но к нашему случаю никакого отношения не имеет. Виновники воя – на фото 1. Картина типичная – хоть учащихся заводского ПТУ учи! На зубьях шестерни заднего хода (на первичном валу) и промежуточной шестерни – признаки преждевременного износа: риски, задиры… Не рановато ли появились? Но факты – упрямая вещь. Пришлось покупать новые детали, а долго ли они прослужат, бог знает.

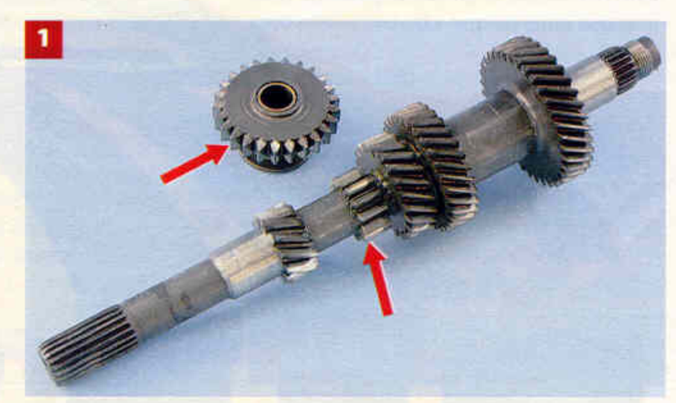
Занявшись столь серьезно трансмиссией, не могли оставить без внимания сцепление – оно уже давно «доставало» неспровоцированными рывками каждого, кто пытался мягко тронуться с места. Причины известны, но исправить, к примеру, кривую корзину – дело бесперспективное, посему заменили сцепление в сборе.

Были на машине и другие источники разноголосого пения… Уже после пробега 2500 км подали голос ступичные подшипники задних колес. «А с чего бы?» – удивится знаток «десяток»… и будет не прав. Отстал от жизни. Не знает, что на «Калине» вместо привычных двухрядных шариковых подшипников стоят двухрядные роликовые (фото 2). Такие (по крайней мере, в теории) лучше выдерживают повышенные динамические нагрузки на неровностях покрытия, более долговечны. Правда, с оговоркой: они крайне требовательны к точности изготовления и монтажа. Чуть завысив или занизив зазоры, вы получите проблемы: вспомним горький опыт владельцев «жигулей», а ведь там подшипники регулируемые. На «Калине» же зазоры зависят от затяжки ступичной гайки и упругой деформации внутренних колец (как это было и с шариковым двухрядным подшипником). Здесь требования к точности – высочайшие.

Видать, «ноу хау» еще недостаточно освоено. Мы же вернулись к проверенным временем шариковым подшипникам: эти не подведут.

После 4000 км заявили о себе шаровые опоры. Ну что тут скажешь – явно невезучий попался автомобиль! Пора вновь раскошеливаться. А ведь ездили аккуратно, даже дедовскому принципу обкатки последовали – не помогло…

С наступлением морозов подвел стартер. Не включался – слышались щелчки втягивающего реле, но муфта не зацеплялась с венцом маховика. Впрочем, неисправность устранили легко. Стартер (фото 3) здесь фирмы «Бош», но «добросовестные» немцы не смазали шлицы на валу якоря. Скопившаяся грязь застыла. Ремонт свелся к очистке и смазке. Не поленились заглянуть в «кишочки» планетарного редуктора – смазки и там почти нет. Нужны ли комментарии?



Венцы задней передачи (прямозубые) уже изношены.



«Ноу хау» как оно есть. Роликовое!



Стартеру «Бош» явно нехватало смазки.



Пластиковая крышка оказалась надежнее.

В апрельском номере речь шла о доводке подвески и рулевого управления. Дав на приработку деталей последнего 1000 км, мы отрегулировали механизм, следуя рекомендациям фирмы «Система технологий». Особенности электроусилителя, видимо, нуждаются в пояснениях. При работающем двигателе, как ни качай руль, стуков нет. Но после остановки двигателя мотор усилителя отключается от сети и появляется стук. Очевидно, проверять рулевой механизм нужно при работающем двигателе. (Интересно, а известно ли это инспекторам ГИБДД и прочим... проводящим техосмотр?)

Щетки стеклоочистителя мы заменили давным-давно, другую ахиллесову пяту конструкции устранить пока не удалось: поводки прижимают щетки неравномерно – остаются неочищенные участки. Малоэффективные одноструйные форсунки омывателя заменили двойными. Эти работают гораздо лучше.

А вот еще один пустячок, но полезный. Металлическая крышка масляной горловины двигателя выдающейся герметичностью никогда не отличалась. Но в продаже есть пластиковые крышки (фото 4). Вот такую мы и поставили. После 1500 км пробега вокруг горловины непривычно сухо – надолго ли? Ведь минус конструкции остался. На 16-клапанном моторе 1,6 л завод наконец-то применил резьбовую пробку с уплотняющим кольцом: просто и надежно. Надеемся, такую получит и восьмиклапанный мотор.

Ушедшая зима многим напомнила, что Россия – северная страна. О недостатках отопителей на российских (!) машинах говорилось тысячу раз. «Калиновский» агрегат, на первый взгляд, неплох: в 30-градусный мороз экипажу в салоне комфортно. Радиатор отопителя находится по соседству с местом крепления педали газа и, когда за бортом трескучий мороз, приятно подогревает ноги (особенно правую). Но ударит оттепель – кричи караул! При любом положении регулятора потоков воздуха ногам жарко, а перекрыть доступ жидкости в радиатор нечем – крана не предусмотрено. Мы подложили с обратной стороны щитка (фото 5) теплоизоляцию, это частично решило проблему.

Нельзя обойти вниманием и такую особенность мощного «калиновского» отопителя: в мороз градусов пятнадцать и ниже водитель вынужден периодически переводить рукоятку регулятора потоков воздуха из положения «в ноги» на «ветровое стекло». В положении «ветровое стекло – ноги» отопитель со своими задачами не справляется – либо обмерзают боковые стекла, либо ноги стынут.


С внутренней стороны щитка – теплоизоляция.


Эти хомуты потребовали подтяжки.

Пока возились с отопителем, нашли место утечки антифриза. Хомуты шлангов отопителя в моторном отсеке (фото 6) пришлось подтянуть. Сама же система охлаждения работает без замечаний. После пуска даже в 30-градусный мороз мотор быстро прогревается и в движении стрелка указателя температуры постоянно держится в оптимальной зоне, хотя никаких картонок между радиатором и его решеткой мы ни разу не клали.

Обогрев заднего стекла (с учетом ремонта, описанного в мартовском номере) работает нормально.

Закончим разговор анонсом перспективной темы: это генератор. Не самое сильное звено электрооборудования. Если при работающем на холостом ходу двигателе включить габаритные огни, ближний свет и вентилятор отопителя, начинаются автоколебания – гуляют обороты вентилятора, с этой же периодичностью то разгорается, то меркнет свет.

Похоже, нам предстоит еще немало повозиться... □

КОММУНАЛЬНАЯ РЕФОРМА

Геннадий Непряжин

Если владелец «жигуленка» захочет изменить алгоритм работы стеклоочистителя по образцу машин «восьмого» семейства, предлагаем воспользоваться нашим опытом. Замечу: просто взять и поставить реле дворников 2108 на «классику» нельзя – много несоответствий.

Мы поступили так. Узел коммутации на электродвигателе дворников «классики» (фото 1) перепаяли с учетом того, что в исходном положении щеток контакты 3 и 4 (рис. 1) должны быть разомкнуты. Контакт 1 (показан стрелкой) для нашей затеи лишний – его отпаянный провод (зеленый) сразу изолируем. А теперь взгляните на правую часть рис. 1, чтобы понять, как при помощи дополнительного пятиконтактного реле и перепаянного узла можно сымитировать на «классике» работу электродвигателя 2108, размыкателю которого исполнительная группа такого реле полностью соответствует. Контакт 85 нового реле будет (через соединительную колодку – об этом ниже) соединен с контактом 4 на электродвигателе, как видно в окончательной схеме на рис. 5.

Все остальные операции ведем в салоне. Сняв щиток приборов, получим доступ к разъемам подрулевого переключателя. На фото 2 это поз. **6** – шестиконтактный разъем, показанный стрелкой в правой части снимка. Теперь вынем штатное реле дворников – оно под накладкой внизу левой передней стойки. Освободившийся от реле разъем (рис. 2) вместе с пучком проводов стоит поднять повыше для удобства последующей работы. Из этого разъема удаляем провод с контактом 4. Он нам понадобится в другом месте – в дальнейшем будет подключен на контакт 2 мотора дворников (см. **А** на рис. 5).

Следующий шаг. Провод, идущий от размыкателя электромотора дворников на контакт 3 разъема, оставшегося от штатного реле (см. рис. 2), должен коммутироваться (через подготовленную ответную часть) с контактом 85 нашего дополнительного реле. В результате переподключения (**Б** на рис. 5) контакт 85 получает связь с контактом 4 электродвигателя. На контакт 86 поступает «плюс» от зажигания.

Для решения поставленной задачи понадобится купить и «восьмое» реле дворников. Оно войдет в подсборку, показанную на рис. 3 и на фото 2. К разъему реле дворников 2108 (поз. **3** на фото 2) практически один к одному подходит шестиконтактный (с клеммами «мама») разъем «жигулевского» подрулевого переключателя (рис. 4) – см. поз. **2** на фото 2. В этой же подсборке участвует колодка разъема, оставшегося от штатного реле дворников (поз. **1**), – с четырьмя контактами. Она перекочевала из стойки под панель приборов. Пучок проводов, раньше уходивший к низу стойки, вытянули наверх. Теперь на контакт 4 этого разъема при включении омывателя будет подаваться «плюс», что обеспечит несколько взмахов щеток.

Первым делом доработаем разъем (поз. **6** на фото 2) подрулевого переключателя (на жгуте, идущем из салона под капот). Он такой же, как у «восьмого» реле на рис. 4. Вынув из разъема пе-

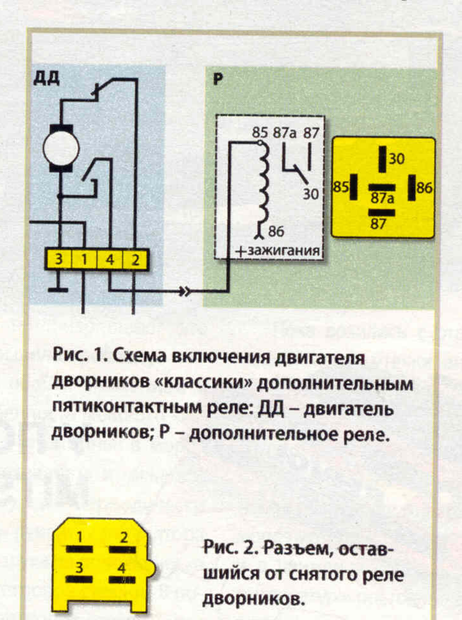


Рис. 1. Схема включения двигателя дворников «классики» дополнительным пятиконтактным реле: ДД – двигатель дворников; Р – дополнительное реле.

Рис. 2. Разъем, оставшийся от снятого реле дворников.

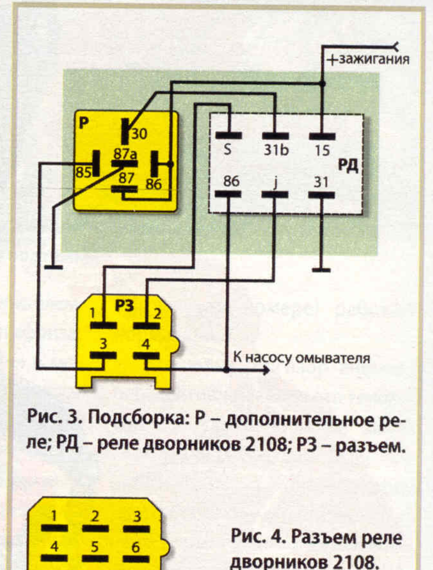
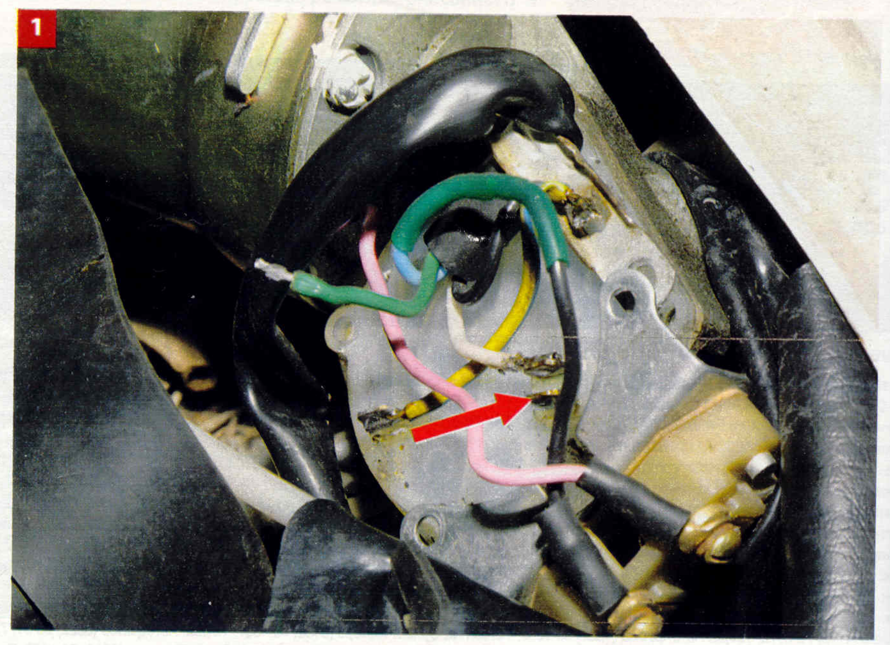


Рис. 3. Подсборка: Р – дополнительное реле; РД – реле дворников 2108; РЗ – разъем.

Рис. 4. Разъем реле дворников 2108.

Провода на двигателе «классических» дворников. Зеленый провод, аккуратно отпаяв, следует надежно заизолировать – например, термоусадочным кембриком. Пайку и крепление остальных проводов тщательно проверить. Стрелкой показан освободившийся контакт.



реключателя провода с контактами 4, 5 и 6 и объединив их, соединим с проводом, извлеченным ранее из четырехконтактного разъема – см. **А** на рис. 5. Тем самым составим питающую цепь мотора.

Включение омывателя надо организовать по-другому – штатная схема (с управлением по «минусу») уже не подходит. Один провод моторчика насоса соединим с «минусом». Второй же идет в салон – на двухконтактный разъем омывателя (поз. 5 на фото 2) под щитком приборов. На один из этих двух контактов должен поступить «плюс» зажигания, другой надо соединить дополнительным проводом с моторчиком, а также со знакомым уже контактом 4 колодки от прежнего реле (рис. 3). На принципиальной схеме (рис. 5) – это цепь, связывающая «+» моторчика омывателя с контактом 86 «восьмого» реле, а на фото 2 – светло-голубой провод. Теперь при подаче «плюса» на контакт 4 сработает омыватель, а дворники совершат три-четыре взмаха. Проверьте это.

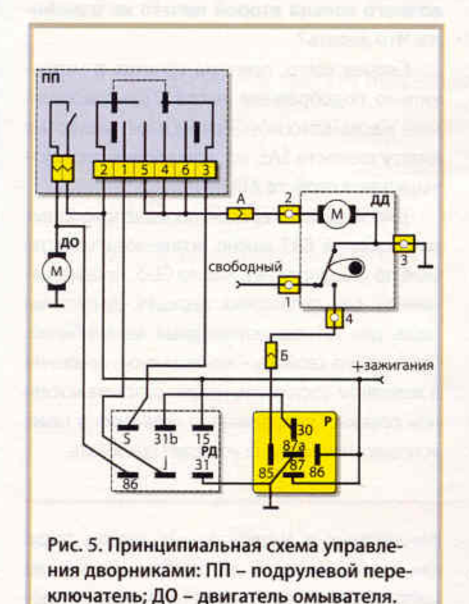
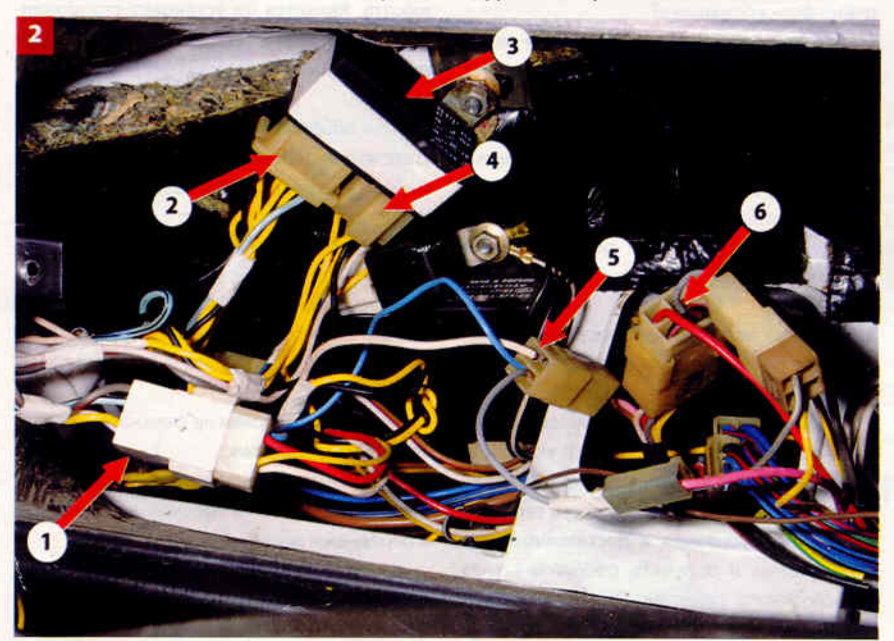


Рис. 5. Принципиальная схема управления дворниками: ПП – подрулевой переключатель; ДО – двигатель омывателя.

Стеклоочиститель готов к работе, можете пользоваться. Возни не так уж много, а положительная сторона очевидна – цена переделки ничтожная, необходимых (в том числе при отказе) запчастей всюду полно. Но есть и альтернативная возможность. В продаже теперь встречаются специальные реле того же назначения, что у нас, – преобразовать алгоритм работы «классических» дворников. Перепаивать ничего не придется, есть регулируемая пауза. Несомненные плюсы. Но такое реле в несколько раз дороже родного «восьмого», а главное – купить его сложно. Минус серьезный.

Кстати, нынче продаются и «восьмые» реле дворников с паузой. Включается такое в цепь, как и обычное, – вставив его в собранную нами цепь, вы получите те же потребительские качества, что и со специальным реле, упомянутым выше. □

Разъемы и реле под приборной панелью: 1 – четырехконтактный разъем «подсборки»; 2 – шестиконтактный разъем; 3 – реле дворников 2108; 4 – стандартный пятиконтактный разъем; 5 – разъем управления омывателем; 6 – разъем подрулевого переключателя.



На ВАЗе:

СЕРГЕЙ МОХНАТКИН отдел специальных испытаний (1, 2)
АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО отдел доводки трансмиссии (3, 4)



1. У меня ВАЗ-2110, купленный с рук, в авариях вроде не бывал. Однако на ходу тянет влево. При проверке установки колес отклонений не нашли. Что может вызвать такое поведение машины?

Увод автомобиля в сторону нередко обусловлен завышенными значениями силовой неоднородности шин передних колес (так называемый конусный эффект). Этим зачастую грешат покрышки отечественного производства (качество импортных, как правило, выше).

Для уточнения диагноза поменяйте местами передние колеса. Если направление увода изменится на противоположное – значит, проблема именно в покрышках. Тогда попробуйте путем перестановки подобрать для передка лучшую шину из задних.

Если шины куплены в магазине, то описанное явление – серьезный повод для их замены в соответствии с гарантией производителя.

2. Некоторые производители шин указывают оптимальные значения давления в них, которые отличаются от приведенных в руководстве по обслуживанию автомобилей ВАЗ. На что в таких случаях ориентироваться?

Производители покрышек могут рекомендовать то или иное давление в шинах в зависимости от нагрузки, имея в виду их работоспособность. Такая информация в большей степени предназначена для служебного пользования, нежели для владельцев автомобилей.

Пользоваться следует рекомендациями автозавода (это касается не только ВАЗов). Ведь оптимальные значения давления подбираются, исходя из характеристики конкретной модели автомобиля (управляемость, устойчивость, расход топлива, плавность хода, долговечность и т.п.).

3. После пуска ВАЗ-2114 в холодную погоду слышен шум, который пропадает при выжиме сцепления, а также после прогрева. Чем он вызван?

Причин для беспокойства нет. Шум при работе коробки передач вызван не ее дефектом, а повышенным уровнем крутильных колебаний двигателя, который в холодном состоянии работает менее устойчиво.

4. Залил в коробку передач ВАЗ-2109 масло «ЛУКойл» с индексом вязкости SAE 85/90. Вторая передача стала включаться с хрустом, пока масло не прогреется. Замена муфты первой-второй передач и блокировочного кольца второй ничего не изменила. Что делать?

Скорее всего, причина кроется в неправильно подобранном масле. Трансмиссионные масла классифицируются не только по классу вязкости SAE, но и по уровню эксплуатационных свойств API.

Для коробок передач переднеприводных автомобилей ВАЗ важно использовать масло GL-4 по стандарту API. Масло GL-5, предназначенное для гипоидных передач, допустимо лишь для КП заднеприводных автомобилей. Одно из его свойств – повышенное, особенно в холодном состоянии, усилие разрыва масляной пленки. Синхронизатор «девятки» в таких условиях попросту не успевает сработать.



На ГАЗе:

МИХАИЛ КАЛЕДИН бюро электрооборудования (1)
АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН расчетно-аналитический отдел (2, 3)
АРТЕМ ПОПЕНКО КО грузовых автомобилей (4)



1. На ГАЗ-3110 с двигателем ЗМЗ-4062.10 вместо МИКАС-5.4 поставили МИКАС-7.1. Двигатель не заводится. В чем наша ошибка и как ее исправить?

Вероятно, вы установили МИКАС-7.1.241.376300-31 . В этом случае необходимо установить датчик массового расхода воздуха 20.3855000 и доработать жгут проводов по соответствующей схеме электрооборудования, заменив его разъем. При этом у вас останутся два лишних провода. Другой вариант – установить МИКАС-7.1.241.376300-01. Тогда в схеме ничего менять не придется.

2. На «Волге», как известно, два радиатора – масляный и водяной. Со вторым все ясно. А зачем нужен первый – ведь обходятся без него многие двигатели, в том числе очень форсированные?

Система смазки двигателя «Волги» включает масляный радиатор – это обеспечивает нормальную эксплуатацию автомобилей в различных климатических зонах. В частности, поддерживается вязкость масла, приемлемая для работы некоторых узлов (например, гидротолкателей). На других двигателях подобные проблемы решены иными средствами.

3. Видел на автосалоне «Волгу»-купе. Появится ли она в продаже и когда – хотя бы предположительно?

В 2004 году на автосалоне в Москве ОАО «ГАЗ» представило «Волгу»-купе с укороченной базой. Для того чтобы продавать такие автомобили, необходимо провести сертификационные испытания в достаточно большом объеме и получить одобрение типа транспортного средства. Эти испытания и подготовка производства требуют больших финансовых и материальных затрат, тогда как заявок на такой автомобиль поступило мало. Поэтому дальнейшего развития проект не получил.

4. В инструкциях приводятся габаритные размеры автомобилей – длина, ширина, высота. Является ли установка стационарного, несъемного багажника на крышу, допустим, «Соболя» нарушением этих параметров?

При оборудовании цельнометаллических «газелей» и «соболей» багажными отделениями, размещенными на крыше, должны выполняться следующие условия:

– общая габаритная высота автомобиля над уровнем дороги не должна превышать 2600 мм (при нагрузке, соответствующей полной массе), что сохраняет парусность боковой поверхности кузова в допустимых пределах;

– масса надстройки не должна превышать 150 кг (включая багаж);

– автомобили должны быть оборудованы стабилизаторами поперечной устойчивости в передней и задней подвесках;

– надстройка должна быть надежно закреплена на крыше, а схема крепления согласована с ОАО «ГАЗ».



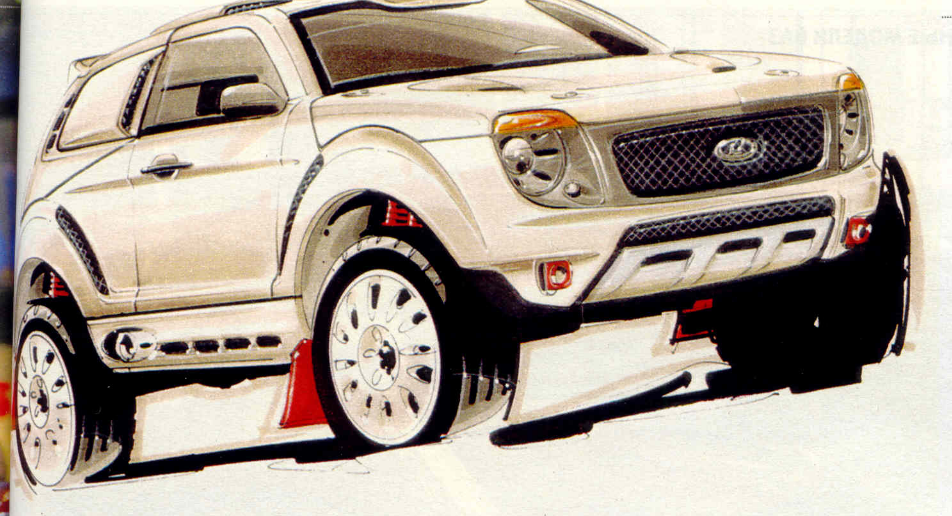
СТРАТЕГИЯ НОВОГО ЭТАПА

Владимир Артяков, председатель совета директоров ОАО «АВТОВАЗ»

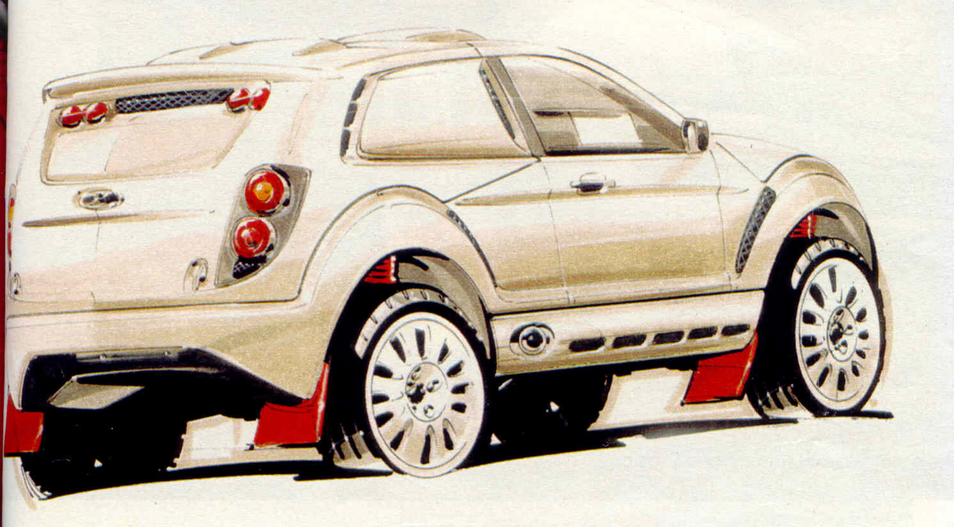
Летом нынешнего года в истории Волжского автомобильного – важная дата. Сорок лет назад было принято решение о строительстве самого мощного и современного в стране завода в Тольятти. Конечно, мы готовим торжества и… презентацию во многом необычного автомобиля. Он примет участие в труднейшем соревновании – ралли «Дакар-2007»! Тем самым будет дан старт и новому этапу в развитии предприятия.

Мы убеждены, что мощнейший завод, выпускающий почти миллион машин (в прошлом году сделали 961 тысячу автомобилей и машинокомплектов), должен участвовать в престижных международных соревнованиях. И не просто участвовать. Возвращаясь на трассу «Дакара» (в 1990-х в ралли стартовали «нивы» и полноприводные «восьмерки» – **ред.**), мы нацелены на достойный результат, причем не только ради спортивных и имиджевых задач.

Конечно, автомобиль для марафона построим по гоночным канонам: с легкими панелями кузова на пространственной раме. Часть агрегатов будут им-



Дизайнерский эскиз автомобиля для ралли «Дакар». Некоторое стилистическое сходство с классической «Нивой» ВАЗ-2121 не случайно. Скорее всего, черты спортивного автомобиля в перспективе унаследует и серийный.



портными. Но в дизайне раллийного автомобиля, в некоторых технических решениях – задел на будущее, движение к серийному вседорожнику, который со временем придет на смену «Ниве» ВАЗ-21214. Это – одно из главных направлений на перспективу. А пока мы не намерены отказываться от заслуженной «Нивы»: спрос, а значит и потенциал модели не исчерпаны.

Энергичный импульс необходим и для развития новейшего семейства «Лада-Калина». Уже этим летом начнется выпуск «Калины» с кузовом хэтчбек и 1,4-литровым двигателем. Версия с таким мотором должна привлечь покупателей экономичностью (по сравнению с ныне применяемым 1,6 л). Кроме того, готовя эту модификацию, мы, конечно, думали и об экспорте. Чуть позже хэтчбека появится универсал.

Вообще, платформа «Калины» спроектирована так, что подходит для самых разных модификаций: от купе до микровэна, в том числе с полноприводной трансмиссией. Расширение модельного ряда пока сдерживается недостатком площадей для нового технологического оборудования. Но это проблема вполне решаемая, причем в обозримые сроки.

Применительно к «Калине» мы очень плотно занимаемся дизелями.

ОТ РЕДАКЦИИ

Разговор о перспективных моделях ВАЗа председатель совета директоров Владимир Артяков и главный редактор «За рулем» Петр Меньших начали еще на автосалоне в Женеве, в окружении новинок мирового автопрома. Сверкающие концепты и уже серийные машины (а ведь некоторые из них год-полтора назад казались столь же неземными!) – хороший повод поразмышлять о будущем отечественных производителей.

Легкой жизни у крупнейшего российского завода, конечно, не будет. Но ведь конкуренция – хороший стимул к воплощению интересных проектов в жизнь. Остается пожелать новому руководству завода достойных результатов на спортивном, конструкторском, технологическом «спецучастках». А вам, читатели, обещаем и впредь оперативно рассказывать обо всех новинках ВАЗа. Главное, чтобы они – были!

Это лишь один из эскизов – первое приближение к будущему автомобилю С-класса.

Образцы с импортными моторами уже проходят испытания. Но окончательного решения пока не приняли, поэтому говорить о дизельной версии подробнее рановато. Зато другая новинка, что называется, у порога: летом дилеры получат первые «приоры» с кузовом седан. Их будем выпускать с 1,6-литровыми 8- и 16-клапанными двигателями, знакомыми по машинам «десятого» семейства. Но «Приора» не вытеснит его с конвейера, а дополнит модельный ряд ВАЗа. Устроившись за рулем, покупатель сразу поймет, что новинка современней, просторней, комфортабельней нынешних тольяттинских моделей этого класса. Кстати, электроусилитель руля для «Приоры» – базовое оборудование. Предусмотрена возможность установки двух подушек безопасности. Но они пока будут опцией, ведь цена пары – около 600 долларов. Следующий шаг в развитии семейства «Приора» – хэтчбек и универсал.



При проектировании нового автомобиля ВАЗ широко применяют компьютерное моделирование. Перспективная модель уже прошла различные, правда, пока виртуальные, тесты на пассивную безопасность.

В более дальней перспективе – совершенно новая платформа, соответствующая европейскому классу С. Она будет удовлетворять строжайшим требованиям безопасности, которые в Старом Свете вступят в силу в 2010 году. Уже сейчас идет работа над несколькими кузовами, к осеннему Московскому международному автосалону появится первый автомобиль. Причем не концепт-кар, а ездовой прототип.

Мы понимаем: без привлечения иностранных партнеров на российской технологической базе не удастся сде-

Первый кузов ВАЗ-2116 – автомобиль С-класса и его создатели.



Ближайшая новинка ВАЗа – «Лада-Приора» совсем скоро появится в автосалонах.

лать современный, отвечающий всем требованиям автомобиль. В проектировании и доводке машин нового семейства ВАЗ намерен сотрудничать с зарубежными компаниями, в первую очередь инжиниринговыми и дизайнерскими.

В перспективе на новой платформе можно создать обширное семейство, в том числе полноприводный универсал с увеличенным дорожным просветом, мини-вэн, вседорожник класса SUV. Именно его внешние черты, кстати, перекликающиеся со стилистикой популярной «Нивы», найдут отражение в машине для ралли «Дакар».

Новое семейство, разумеется, потребует создания современного высокотехнологичного производства. Работа уже началась, на нее уйдет три-четыре года.

И, наконец, вскоре начнем проектировать вседорожник более высокой, чем у «Нивы», проходимости. Этот крепкий автомобиль задуман в первую очередь как полевой, армейский. Поэтому строить его будем сообразно специфическим требованиям военных. Со временем, видимо, появится и гражданская версия.

Отдаленные планы, конечно, еще предстоит корректировать, откликаясь прежде всего на требования рынка. Главное: стратегические направления развития ВАЗа определены. Мы нацелены на конкретные, заметные результаты отнюдь не только в спорте, но главное – в создании серийных массовых моделей. □

этой даты, вообще не должен ни о чем хлопотать: утилизацию в специально оборудованных и сертифицированных центрах безвозмездно выполняет изготовитель. Ясно, впрочем, что стоимость процедуры аккуратно спрятана в цене автомобиля.

Производителям хотелось бы минимизировать и эти расходы, поэтому в последнее время ими предпринят ряд технологических новаций, облегчающих именно разборку и утилизацию. (Кстати, в скором времени доля узлов, подлежащих переработке, достигнет 95%!) В общем – меньше неразборных и трудноразбираемых соединений, больше перерабатываемых пластиков и т.д. Результаты не заставили себя ждать. Вот, например, итоги «отхожего промысла» в немецком отделении «Форда» за 2004 год: на переработку отправлены 2,8 млн. л масла, 1,3 млн. л остатков из масляных и топливных фильтров, 183 тыс. л «тормозухи», 141 тыс. л антифриза и стеклоомывателя, 3 млн. кг покрышек, 833 т аккумуляторов, 766 т стекол, 590 т пластиковых бамперов, 254 т древесины и 4800 кг стиропора. Не слабо? □

Перво-наперво «сапер» произведет подрыв пиропатронов.



Вклеенные стекла вырежут по периметру специальным инструментом.



Обивочные материалы прессу не отдадут.





Салон заполнится тальком и дымом, который тут же отсосут. Неужели и его на переработку?

Перед прессованием манипулятор безжалостно вырвет, вероятно, отказавшее сердце.



Местный афрогерманец заботливо их рассортирует.

Из двигателя, трансмиссии и даже амортизаторов сольют все!





Наконец, будет демонтирован содержащий драгметаллы нейтрализатор. Прощай, «Мини»…

Типовая процедура утилизации:
- осмотр
- калькуляция
- выдача технологической карты
- нейтрализация пиротехнических устройств
- слив жидкостей
- демонтаж вредных компонентов (батарей, галогенных лампочек и т.п.)
- демонтаж отделочных материалов
- демонтаж силового агрегата и трансмиссии
- прессование
- измельчение
- сортировка

ДОМ ЗА СПИНОЙ

Юрий Нечетов

Как-то в Германии субботним утром довелось оказаться близ Боденского озера. Многополосное шоссе, ведущее к природному парку, забили прицепы-караваны и здоровенные автокемперы. У многих на крыше лодки, доски для виндсерфинга, сзади – велосипеды. Среди этих белоснежных громадин обычные легковые машины просто терялись. Такое впечатление, что началось великое переселение народов! Это любители «караванинга» отправились поближе к природе. Такой вид отдыха очень популярен в Европе, а с недавних пор станции по прокату и продаже подобной техники появились и в России.

КАРАВАН

В современном понимании это жилой прицеп к легковому автомобилю; другое название – трейлер. Компактные модели массой 500–800 кг рассчитаны на двух-трех человек и оборудованы лишь небольшой кухней с плитой и мойкой, газовым баллоном, аккумулятором. Более комфортабельные при той же вместимости позволяют стоять внутри в полный рост, весят 800–1000 кг, снабжены холодильником, обогревателем, туалетом, иногда душем.

Модели массой 1000–1500 кг для четырех-пяти человек располагают тем же набором, но обычно имеют две группы сидений, раскладывающихся в спальные места. Большие двухосные трейлеры в Европе встречаются реже и при той же вместимости отличаются высоким комфортом – здесь есть и автономный генератор, и спутниковое телевидение, и многое другое.

Каравану нужен тягач – обычный легковой автомобиль, вседорожник, минивэн. Учитывая большие вес и аэродинамическое сопротивление прицепа, буксировщик должен быть достаточно мощным и не слишком легким. Например, располагая 1,6-литровым мотором, лучше ограничиться трейлером в 1000 кг, 1,8 л – 1200 кг; 2,0 л – 1500 кг; 2,4 л – 1800 кг. Зависимость, разумеется, приблизительная, а более точно допустимую массу прицепа указывают в инструкции к автомобилю. Естественно, тягач должен быть оборудован шаровым тягово-сцепным устройством и специальным электроразъемом для караванов. Последний часто имеет 13 контактов и отличается от более привычного нам 7-штырькового.

Двухместный «Хюмер» (Hymer Van 522) на шасси «Форда-Транзит» с 2-литровым турбодизелем. Размеры 5970x2070x2750 мм, полная масса 3500 кг. В корме гараж объемом 2,45 м^3 для пары велосипедов или скутера, на которых можно отправиться в город или по окрестностям кемпинга. Над гаражом – большое спальное место.



Четырехместный караван «Эриба» (Eriba) серии «Туринг GT» вполне по силам легковому автомобилю С-класса. Средняя часть крыши поднимается, чтобы внутри было удобнее передвигаться. Под дверью откидывающаяся подножка, в углах выдвижные опоры для фиксации на стоянке. Впереди справа – люк для кассеты биотуалета.



Караван «Бюрстнер» (Burstner Belcanto 460 TL). Размеры 7100x2300x2570 мм, масса 1500 кг. Индекс TL означает вариант планировки – две группы сидений в носу и корме раскладываются в четыре комфортабельных спальных места. На борту – решетки вентиляции для радиатора холодильника. В России эта модель стоит 16 430 евро ($19 700).



«Ротек» (T.E.C. RoTEC) на шасси переднеприводного «ФИАТ-Дукато» – из числа наиболее компактных и недорогих альковных кемперов. При длине всего 5600 мм здесь четыре спальных места и полный набор оборудования. В Европе машины такого класса стоят от 30 тыс. евро, а суточная аренда в «низкий» сезон обойдется от 40–50 евро.

ВАШИ ПРАВА

Для езды с караваном или на кемпере достаточно водительской категории «B». При этом в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1396 от 15 декабря 1999 г. масса прицепа не должна превышать массу автомобиля-буксировщика, а полная масса автопоезда не должна быть выше 3,5 т. Категории «C» или «E» понадобятся лишь владельцу тяжелого вседорожника с большим караваном на буксире или водителю здоровенного кемпера массой больше 3,5 т. Еще одно обычное условие – арендовать такую технику может лишь водитель не моложе 21–23 лет.



Большие караваны часто делятся на несколько комнат-отсеков и по комфорту мало уступают небольшой квартире. В кемпинге караван подсоединяется к электросети. Стол в обеденной зоне, как правило, опускается, образуя просторное спальное место для двух-трех человек.

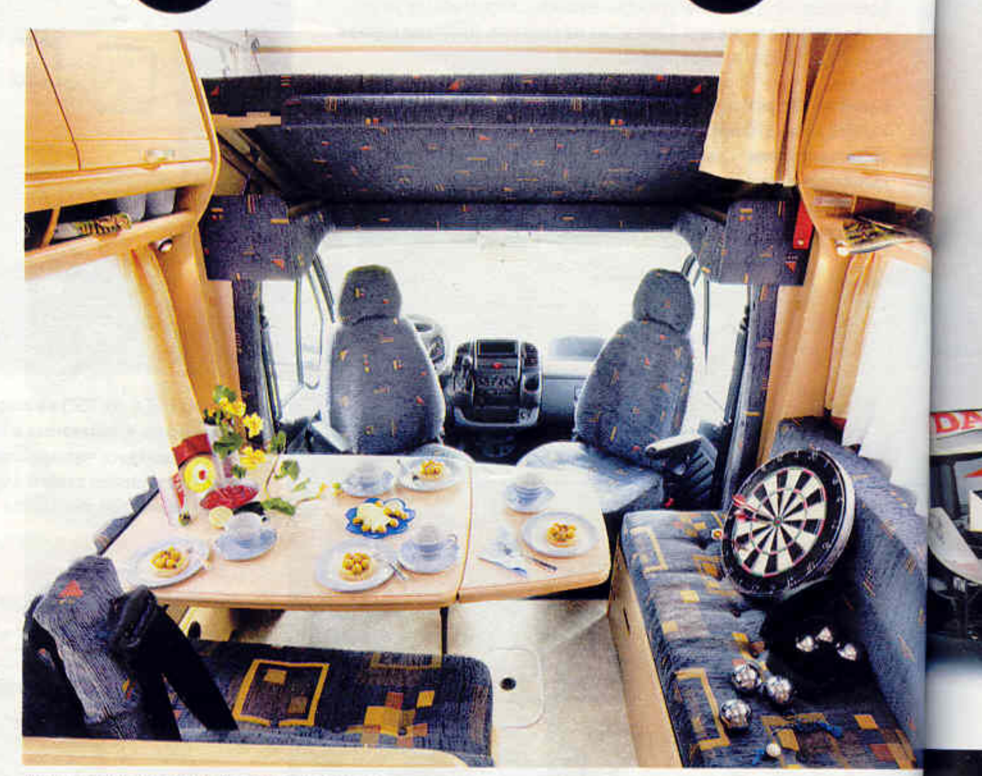
Типичная планировка четырехместного жилого фургона с высокой крышей. Пара передних кресел поворотные, на ночь раскладывается диван, наверху еще одна кровать. В корме, где расположены кухня и санузел, пол выше, под ним багажные отсеки, баки для воды и отходов, другое оборудование.

АВТОКЕМПЕР

Кроме прицепов-караванов, существуют оборудованные для проживания самоходные автокемперы (от camp – лагерь). Здесь встречаются необычные конструкции на базе пикапов, армейских грузовиков, похожие на автобусы громадные 12-метровые дворцы на колесах... Однако наиболее распространенным фундаментом для дома на колесах служат легкие грузовики – «Фольксваген-Транспортер» и LT, «ФИАТ-Дукато», «Форд-Транзит» или «Мерседес-Спринтер».

Неприхотливым путешественникам предназначены переоборудованные стандартные фургоны – как правило, два спальных места под низкой крышей, четыре – с подъемной или высокой. Из оснащения – плита, холодильник, бывает автономный обогреватель, бойлер с горячей водой. Общий недостаток – некоторая теснота внутри из-за сравнительно небольших размеров исходного фургона. Зато такие кемперы динамичны и маневренны.

Другой полюс комфорта и цены занимают интегрированные модели, использующие только шасси или даже переднеприводный силовой модуль серийной модели, на которые «надет» специально сконструированный просторный кузов из трехслойных сэндвич-панелей. В нем необязательно будет много коек, зато можно организовать отдельную спальню с диваном, раздельные душ и туалет, камин, побаловать владельца хрустальными люстрами и даже отделкой ценным камнем. На ночь потолок водительской кабины опускается и образует дополнительное двухместное ложе. Длина



Для увеличения жилой площади в компактных моделях автокемперов передние кресла делают поворотными, а верхнюю двухместную кровать в альковных моделях – подъемной. На задних местах привязные ремни – в движении пассажиры должны быть пристегнуты.



Громадный трехосный «Бюрстнер» (Burstner Elegance 821) размерами 8210х2280х2810 мм весит 5000 кг и требует водительского удостоверения категории «С». Шестиместный автомобиль построен на шасси «ФИАТ-Дукато» с турбодизелем 2,8 л. Цена в России – 96 294 евро ($115 600).

Один из наиболее компактных интегрированных кемперов «Хюмер» (Hymer Exsis). Размеры 5450х2060х3050 мм, полная масса 3000–3850 кг. В зависимости от компоновки вмещает трех-четырех человек. Есть туалет, умывальник, водяной бак на 100 л, два газовых баллона по 11 кг, отопитель, бойлер.

машин колеблется от 5,5 до 8–9 м, встречаются трехосные модели.

Между этими крайностями располагаются полуинтегрированные и альковные модели – те и другие заимствуют не только шасси, но и кабину исходного грузовика, из которой можно пройти в жилой отсек. В полуинтегрированных моделях обычно два-четыре спальных места, альковные дополнительно предлагают еще и двухместные «антресоли» над кабиной. Альков увеличивает высоту автомобиля примерно до 3 метров – такой не на всякую легковую стоянку заедет. Кроме того, значительное аэродинамическое сопротивление снижает крейсерскую скорость на 10–20 км/ч в сравнении с более обтекаемыми моделями.

ЧТО, КАК, ПОЧЕМ?

Основное достоинство и отличие автокемпера – на нем можно ехать безостановочно, пользуясь на ходу всеми благами цивилизации. В караване перевозка людей запрещена, так что путешествовать придется в автомобиле-тягаче. Но комфорт и стоит соответственно, в России «бэушные» караваны продают от $4 тыс., новые – от $15–20 тыс. Автокемпер дороже в три–пять раз – $12–20 тыс. за ходовую модель в нормальном состоянии, $60–80 тыс. за новую. Однако покупать такое чудо техники, чтобы пользоваться два-три раза в год, необязательно, выгоднее взять напрокат от 1000 рублей в сутки за караван и от 3000 рублей за кемпер. На прокатных станциях обычно предлагают вполне свежие машины в хорошем состоянии и европейский уровень сервиса.

Путешествие со своим домом значительно более комфортабельно в сравнении с обычным автомобильным, если бы не одно «но»: нужна инфраструктура, или попросту – место в кемпинге с розеткой, краном, простите, сливом... К сожалению, в России индустрия караванинга пока в зачаточном состоянии – в лучшем случае расположитесь на огороженной стоянке.

Другое дело поездка за границу, например в Европу. Компанией из нескольких человек путешествовать в кемпере или караване заметно дешевле, чем просто на автомобиле, не говоря уже о самолете. Скажем, недорогая гостиница для семьи из четырех человек обойдется примерно в 60–80 евро и такую еще надо поискать. Аренда каравана стоит лишь 30–50 евро, а добравшись до интересного места, можно на несколько дней стать в кемпинг, что обойдется в дополнительные 10–20 евро. Арендовать автокемпер, конечно, дороже, но по соотношению затрат и уровня комфорта он тем не менее значительно превосходит автомобиль.

Впрочем, караванинг – не столько способ экономить деньги, сколько возможность тратить их с максимальной свободой и удовольствием. □

Редакция благодарит за помощь компании «АВТО ТРЭВЕЛ» и ITM.

КОНВЕЙЕР УЛУЧШЕНИЙ

Сергей Мишин

В автосалонах вот-вот появится «Калина-119»-хэтчбек. При освоении новой модели учитывают все замечания потребителей, потому изменения, введенные на хэтчбеке, перекочуют на другие модели семейства – инженеры называют это «обратной унификацией». Поэтому все, о чем мы расскажем, появится и на седане, а значительная часть – на «самарах» и «десятом» семействе.

ДВИГАТЕЛЬ

Главное нововведение – замена шестнадцатиклапанного двигателя объемом 1,6 л на 1,4. То есть вместо обещанных ранее моделей 11186, 11196 и 11176 появятся 11184, 11194 и 11174.

Напомним вкратце, что меньший мотор отличается от прежнего в первую очередь облегченной шатунно-поршневой группой (около 400 граммов для одного цилиндра), что позволило снизить механические потери.

Мощность малого мотора останется очень близкой к большому. То есть машина не потеряет в максимальной скорости и динамике разгона. Зато новый мотор менее вибронагружен, а значит, есть выигрыш в комфорте. Следующая задача, над которой работают специалисты АВТОВАЗа, – увеличение ресурса двигателя со 150 до 200 тыс. км пробега. И самое главное – автомобиль обещает стать более экономичным.

В нынешнем году все седаны и хэтчбеки «Калина» будут оснащать только восьмиклапанными моторами 21114 и тринадцатидюймовыми колесами (индексы машин 11183 и 11193). Кстати, первые «калины» делали под Евро III, но с начала этого года вышло послабление – сейчас они соответствуют лишь Евро II, поскольку эти нормативы вводят в России только с июля. Временное отступление подразумевает упрощение работы электронной системы управления двигателем, а значит, снижение цены: не нужен второй датчик кислорода, датчик неровной дороги, отсутствует сложная система самодиагностики, да и сам нейтрализатор содержит меньше драгметаллов.

Удлинен брызговик двигателя – теперь он закрывает весь моторный отсек, а не только его переднюю часть. Это улучшит аэродинамику автомобиля, а значит, в какой-то мере снизит расход топлива. К тому же на брызговике будет шумоизоляция, что поможет снизить уровень внешнего шума.

Маслозаливная горловина двигателя получила резьбу и новое уплотнение – пробка теперь герметична. Надежнее стал фиксатор упора капота, усилен кронштейн генератора.

ТРАНСМИССИЯ И ПОДВЕСКА

Первые «калины» без нагрузки выглядели излишне высокими: конструкторы в какой-то степени решили потрафить любителям проставок в задней подвеске и постарались заранее поднять машину. Но теперь клиент желает пониже. Задние пружины укоротили на 15 мм, но это повлияло лишь на положение кузова снаряженного автомобиля, а на величине дорожного просвета никак не отразилось – он остался прежним даже при полной нагрузке.

Трос сцепления с «автоматом» регулировки положения педали перестал издавать щелчки при выжиме – найдено бесшумное конструктивное решение. Поработали над снижением вибраций рычага переключения передач – изменили материал втулок, конструкцию и повернули шарнир относительно продольной оси тяги на 45 градусов.

В коробке передач усилен механизм выбора: новый отличает двойная развальцовка – на верхней и на нижней осях. Шире стали синхронизаторы I, II и III передач. В связи с этим изменились и соответствующие шестерни. Кстати, такие же изменения будут теперь и в коробках «десятого» семейства.

КУЗОВ

Окраска кузова наконец-то переехала из опытно-промышленного производства в основное. Помимо того, что это положительно сказалось на качестве, уменьшилась вероятность появления царапин и повреждений лакокрасочного покрытия, поскольку теперь не нужно перевозить кузов из одного цеха в другой.

Улучшена конструкция привода замков – теперь они открываются легче. Новые дверные уплотнители мягче, их профиль в сечении напоминает восьмерку. Ограничитель дверей стал четче фиксировать дверь в промежуточных положениях, а новые уплотнители дверных стекол исключили их дребезг в приоткрытом положении.

Изменения, как видите, не революционные, но от этого не менее нужные. И если верное решение не нашли при проектировании, то уж лучше внедрить его на серийной машине, чем мириться с ее недостатками. □





Ford Reflex представлен на автосалоне NAIAS-2006 в Детройте.

НОВЫЙ АМЕРИКАНЕЦ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Большое – в малом. Представляя концепт «Форд-Рефлекс», этот тезис повторили раза четыре. По данным американских исследователей, спрос на «субкомпакты» (по заокеанским меркам 4-метровый «Рефлекс» именно такой) растет на 5% в год. Предсказывают, к 2008 году такие машины займут треть огромного рынка США.

Там даже компакт непременно должен быть комфортным, просторным, экологически чистым. В салоне спорткупе, отделанном металлом и синтетическими материалами (забота об экологии не дает переводить на машины кожу и дерево!), с комфортом разместятся двое взрослых и пара детей.

Спинки сидений – очень тонкие, занимают минимум места. Кстати, обивка кресел сетчатая, для улучшения вентиляции. Назад можно посадить и взрослого: он нажмет кнопку на подушке – и сиденье превратится в роскошное кресло для одного. В задний диван встроено и кресло для самого маленького – как положено, спинкой вперед.

Ну какой же заокеанский автомобиль без развлекательных устройств? Небольшие мониторы умудрились встроить в спинки передних кресел. А чтобы контролировать детишек, в потолок вмонтировали видеокамеру, проецирующую изображение на дисплей панели приборов. Ремни безопасности в «Рефлексе» – надувные, как подушки.

Большие фары, заходящие далеко на капот, – не причуда дизайнеров. Они, как и задние фонари, и панели на крыше, собирают солнечный свет. Энергия будет питать светотехнику и систему вентиляции на стоянке. Лишняя – подзарядит аккумуляторы.

Помимо дизеля «Дюраторк TDCi» (1,4 л, 55 л.с.), на «Форде» трудятся два электромотора. Передний работает в паре с двигате-

лем внутреннего сгорания, задний подключается при интенсивном разгоне, добавляя машине прыти. Подобную схему применяют на серийном гибриде «Лексус-RX 400h» (ЗР, 2006, № 1).

Динамических характеристик автомобиля не приводят. Зато утверждают, что на 1 галлоне можно проехать 65 миль. В более привычном нам измерении – расход дизтоплива 3,6 л на 100 км.

Некогда компактное спорткупе «Форд-Ка-при» было в Европе очень популярным. Динамичные двухдверные «форды» более поздних лет пользовались меньшим успехом.

Очевидно, компания намерена взять реванш: пристреливаясь к рынку, готовит купе, которое понравилось бы и американцам, и жителям Старого Света. Да и в большом спорте может пригодиться...



В прозрачную крышу и фонари вмонтированы солнечные батареи.

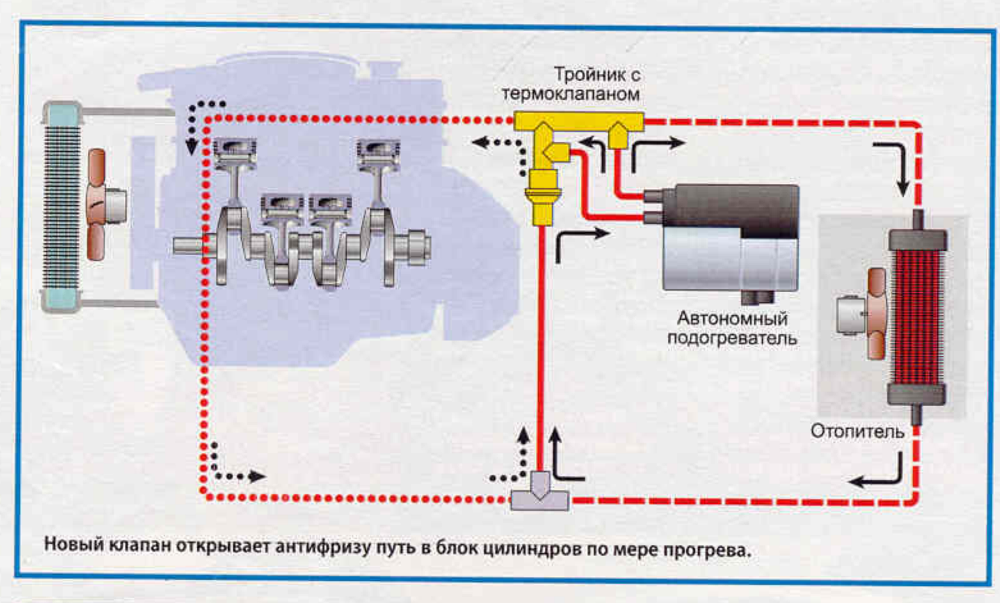
Синтетический футуризм салона вполне гармонирует с необычной конструкцией гибрида.

Спорткупе «Форд» ближайших лет могло бы выглядеть так, считает наш художник.

И СОГРЕТЬ, И ПРОГРЕТЬ

Фирма «Эберспехер» известна своими автономными подогревателями, обеспечивающими прогрев салона и двигателя без пуска последнего. Союз «и», однако, уместно заменить на «или», если у автомобиля мотор солидного рабочего объема. Дело в том, что его массивный блок цилиндров «работает» как алюминиевый радиатор, расточая драгоценное тепло в окружающее пространство. Процесс затягивается – а водителю-то хочется, чтобы стекла скорее оттаяли и можно было сразу снять верхнюю одежду. До сих пор противоречие решали с помощью специального клапана, позволявшего подогревателю гонять антифриз по малому кругу, не расходуя киловатты на прогрев мотора. Решение не самое оптимальное, поскольку, во-первых, холодный пуск приводит к повышенному выбросу вредных газов, а, во-вторых, сразу после пуска этот клапан автоматически подключал большой круг «тосолообращения», отчего из дефлекторов начинало веять холодом.

Новый клапан, подобно термостату, плавно и постепенно увеличивает поток жидкости через блок цилиндров. Перемещением запорного поршенька управляет «пружина» из никель-титанового сплава, обладающего «памятью». Этот термостат настроен таким образом, что большой круг начинает открываться для антифриза, как только его температура достигнет 67°С. С этого момента «пружина» как бы растягивается и отодвигает поршень клапана.



Новый клапан открывает антифризу путь в блок цилиндров по мере прогрева.



Эффект налицо: вверху – результат работы отопителя с новым клапаном, внизу – без него.

Сравнительные испытания в термокамере при –20°С показали: с новой системой температура жидкости в малом круге через 10 минут достигает 60°С, тогда как без клапана – лишь 29,3°С. Соответственно, из дефлекторов на стекла дует воздух с температурой 42°С, а не 10°С. Что касается двигателя, он уже через 30 минут нагревается до комнатных +20°С. Гораздо быстрее оттаивает ветровое стекло: спустя 20 минут после запуска отопителя ото льда освобождается 80% его поверхности, тогда как раньше за это время очищалось лишь 30%.



Внутри простого с виду «тройника» – продукты высоких технологий.

Устройство термоклапана: 1 – корпус; 2 – запорное кольцо; 3 – возвратная пружина; 4 – поршень; 5 – никель-титановый рабочий элемент.

ВСПЫХНЕТ ДАЖЕ ВОЗДУХ!

Мы уже писали (ЗР, 2003, № 8) об экспериментах с лазерным зажиганием. С тех пор австрийские фирмы AVL из Граца и CTR из Виллаха еще лучше научились поджигать топливную смесь лучом света и готовятся похоронить искровую свечу, верой и правдой служившую с XIX века. Чем же она так провинилась, что уже всерьез толкуют о замене копеечного и немудреного изделия куда более дорогим и сложным лазером? Все это – «происки» экологов, постоянно требующих сделать выхлоп еще чище.

Электрической искрой удается поджечь смесь, обедненную не более чем до значения λ=1,35, тогда как неодимовый лазер справляется с гораздо более бедной (до λ=1,55). (Напомним, λ=1 соответствует так называемому стехиометрическому составу, когда одна часть топлива приходится на 14,7 части воздуха.) Новая лазерная «свеча» стала значительно компактнее предыдущего варианта, она имеет максимальный диаметр 50 мм и длину 85 мм и выдает энергию 30 мДж в течение 4 нс. При этом частота импульсов может достигать 150 Гц, что соответствует… 18 000 об/мин коленчатого вала!



Экспериментальный мотор AVL «наматывает километры» с «гиперболоидом» в цилиндре.

Разумеется, столь бедная смесь нужна разве что на холостом ходу, но как раз в этом режиме и выделяются обычно вредные окислы азота. Однако при λ=1,55 их не образуется вовсе! Как утверждает руководитель проекта со стороны CTR Герхард Кроупа, лазерная «свеча» уже готова к практическому использованию в двигателях и может быть изготовлена малыми партиями для дальнейших исследований. Новинка позволяет избавить камеру сгорания от каких-либо выступающих деталей, а вспышку можно осуществить в любой ее точке. По оценкам AVL, над этой проблемой сегодня работают в мире до десятка лабораторий – опередить конкурентов весьма заманчиво.



Лазерная «свеча» первого поколения была еще слишком велика для практического применения.

Сегодня она стала значительно компактнее.



«ПОДПОЛЬНЫЕ» СПАСАТЕЛИ

Кто спасет мегаполисы, задыхающиеся от постоянных пробок? Фирма 3М видит выход в широком внедрении своей системы учета и регистрации транспортных потоков Canoga™. Представьте: множество спрятанных под дорожным полотном индуктивных датчиков непрерывно фиксируют не только количество проезжающих транспортных средств, но также их скорость, тип (мотоцикл, грузовик, легковушка, автопоезд – всего девять классов!), передавая информацию в удаленный центр управления. Здесь мощная ЭВМ с помощью заложенной в нее программы сможет задать светофорам на каждом перекрестке режим работы, оптимальный для данного дня, часа и минуты. Датчикам не нужен дневной свет, не страшны ни дождь, ни снег, ни туман. Лишь бы автомобили не стали целиком пластмассовыми.

Миниатюрные датчики системы Canoga™ устанавливаются под дорожным полотном без остановки движения и снабжают Центр управления поистине бесценной информацией.



В отличие от существующих систем, когда индуктивные петли укладывают прямо в асфальтобетонное покрытие (а это можно сделать лишь при строительстве или капитальном ремонте дороги), новые микрокатушки размещают в полихлорвиниловой трубке на глубине около полуметра. Для этого не нужно перекрывать движение (пробок и без того хватает!), достаточно пробурить горизонтальную скважину.

Система Canoga™ в целом не слишком дешевая, зато ее гарантийный срок службы – 10 лет, причем никакого обслуживания не требуется. Так что первоначальные вложения полностью окупаются. В 2003 году такие детекторы транспортных потоков были установлены на трассе Москва–Рославль. Сейчас идут работы на мостах в Сургуте и Перми. Не пора ли и столице подумать о более совершенной системе управления светофорами – ведь их в Москве так много…

УСПЕХИ ГИБРИДИЗАЦИИ

Гибридные силовые установки с каждым новым центом подорожания бензина становятся все популярнее. Экономия топлива достигается за счет запасания кинетической энергии автомобиля при торможении и возврате ее при последующем разгоне. Но кто сказал, что для этого обязательно нужны генератор, электромотор и аккумуляторная батарея? Можно ведь, к примеру, раскручивать при торможении тяжелый маховик, а затем подключать его к колесам. А вот как собирается сделать «Форд» в новом поколении пикапа F-150. (Справедливости ради отметим – изобретение не ново, принадлежит корпорации «Итон» и уже прошло обкатку на грузовиках «Петербилт», армейской технике и концепте «Форд F-350 Тонка», показанном в Детройте в 2002 году.)

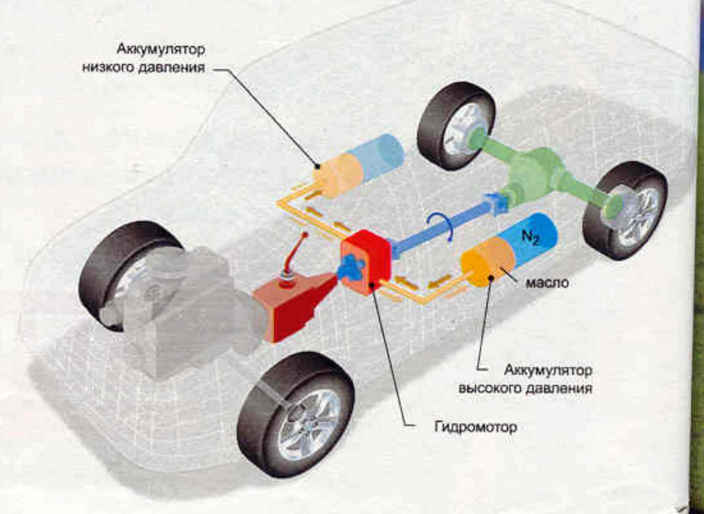
Система Hydraulic Launch Assist (HLA), как следует из названия, использует не электричество, а гидравлику. При торможении к валу, выходящему из коробки передач, подключают гидронасос, который перекачивает масло из так называемого аккумулятора низкого давления в аккумулятор высокого давления. Оба они – не что иное, как прочные баллоны, часть объема которых заполнена азотом (аналогично газовым амортизаторам). При работе насоса масло сжимает газ до давления 350 атм – вот вам и эффект торможения. Потом, когда водитель начинает разгон, насос превращается в гидромотор и подкручивает карданный вал в помощь ДВС.

В общем и целом гидроаккумулятор возвращает до 80% из запасенных 380 кДж энергии, которой хватает на 10–15 с интенсивного разгона. Например, грузовик массой 4,5 т может развить 50 км/ч вообще без помощи дизеля. Экономия топлива – 25–35%, на столько же уменьшаются вредные выбросы, а тормозные колодки служат вдвое дольше. По оценкам, применение HLA в автомобилях массой 1700 кг (а это уже легковые) обеспечит им расход топлива, не превышающий… 2,9 л/100 км.

Пикап «Тонка» под традиционной «шкурой» скрывал весьма необычный гибридный силовой агрегат.



Схема дизель-гидравлического «гибрида» довольно проста и уже обкатана на ряде американских грузовиков.



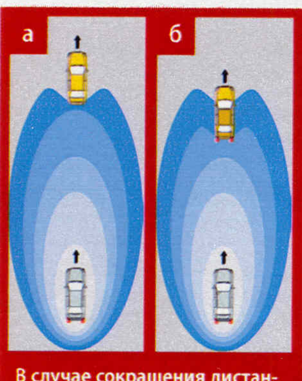
СО ЩИТОМ, НО НЕ НА ЩИТЕ!

Устройства, позволяющие избежать наезда на автомобиль, идущий впереди, сегодня уже не редкость. Более того, у разных фирм появляются все новые версии, различающиеся датчиками и алгоритмом работы. Вот и «Ниссан» в рамках своей программы «Щит безопасности» представил систему контроля дистанции (Distance Control Assist System) DCAS. Разработчики считают ее особенно полезной при напряженном, плотном движении, например в пробках, когда водитель вынужден то и дело тормозить и разгоняться.

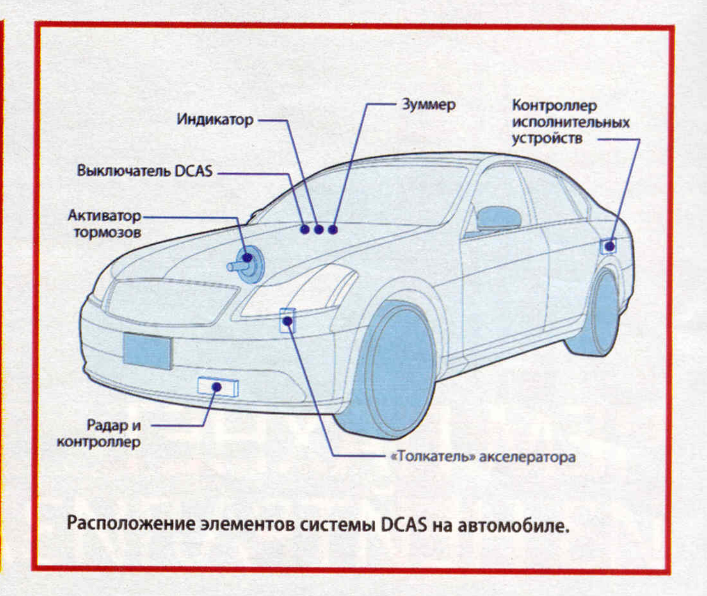
В переднем бампере уютно примостился радиолокационный датчик, непрерывно определяющий расстояние до впереди идущей машины. Контроллер сопоставляет эти данные со скоростью, быстротой сближения и вырабатывает команды исполнительным элементам, позволяющие избежать столкновения.

Если, например, в опасном сближении виноваты вы сами, слишком резво догоняя «лидера», то для автоматического торможения достаточно будет отпустить педаль газа. Нужную степень замедления определит и проведет в жизнь DCAS. Такой алгоритм выбран, чтобы не мешать осознанно догнать впереди идущий автомобиль – мало ли что вам от него нужно.

Но если сближение инициировал «ведущий», замедлив свой бег, в комбинации приборов загорится предупреждающий сигнал, прозвучит противный зуммер, и педаль газа постарается «сбросить» вашу ногу. Если это ей удастся, в действие вступит тормоз. В противном случае… вам некого будет винить за похудевший кошелек, ибо последнее «слово» всегда за водителем.



В случае сокращения дистанции по вашей «вине», DCAS не допустит опасного сближения (а). Если же затормозил «лидер» (б), расстояние успеет сократиться в большей степени, но, конечно, не до нуля.



Расположение элементов системы DCAS на автомобиле.

ЧЕМ ПАХНЕТ ИЗ НЕЙТРАЛИЗАТОРА?

Алексей Воробьев-Обухов

Это – как «повезет». Некоторые сравнивают ароматы, исходящие из выхлопной трубы современного автомобиля, с запахом черемухи – другие будто бы ясно улавливают горький миндаль. А кому-то в нос бьют ацетон, аммиак и – о боже – сероводород! Самое интересное, что все правы.

Когда только придумывали так называемый нейтрализатор тройного действия, внимание разработчиков привлекали три главные вредности, содержащиеся в отработавших газах: CO, CH_X и NO_2. На их подавление и рассчитывали всю начинку, стимулируя реакции окисления с помощью платинового или палладиевого покрытия. Вот только из поля зрения выпали сложные ароматические углеводороды и посторонние примеси, содержащиеся в бензине (не забудьте и о присадках, повышающих октановое число!).

А они тоже вступают в нейтрализаторе в реакции – порой с непредсказуемым результатом. В итоге получается далеко не безвредный букет. Более того, есть мнение, что авто с нейтрализатором даже... вреднее старых. Там, мол, были только «грубые» яды, отравляющие здесь и сейчас, а теперь стало больше канцерогенов, убивающих «завтра и послезавтра». Решение видят в переходе от ископаемого топлива к синтетическому, полученному из природного газа или органического сырья. В нем будет только то, что нужно мотору для эффективной работы, и ничего лишнего, например серы.

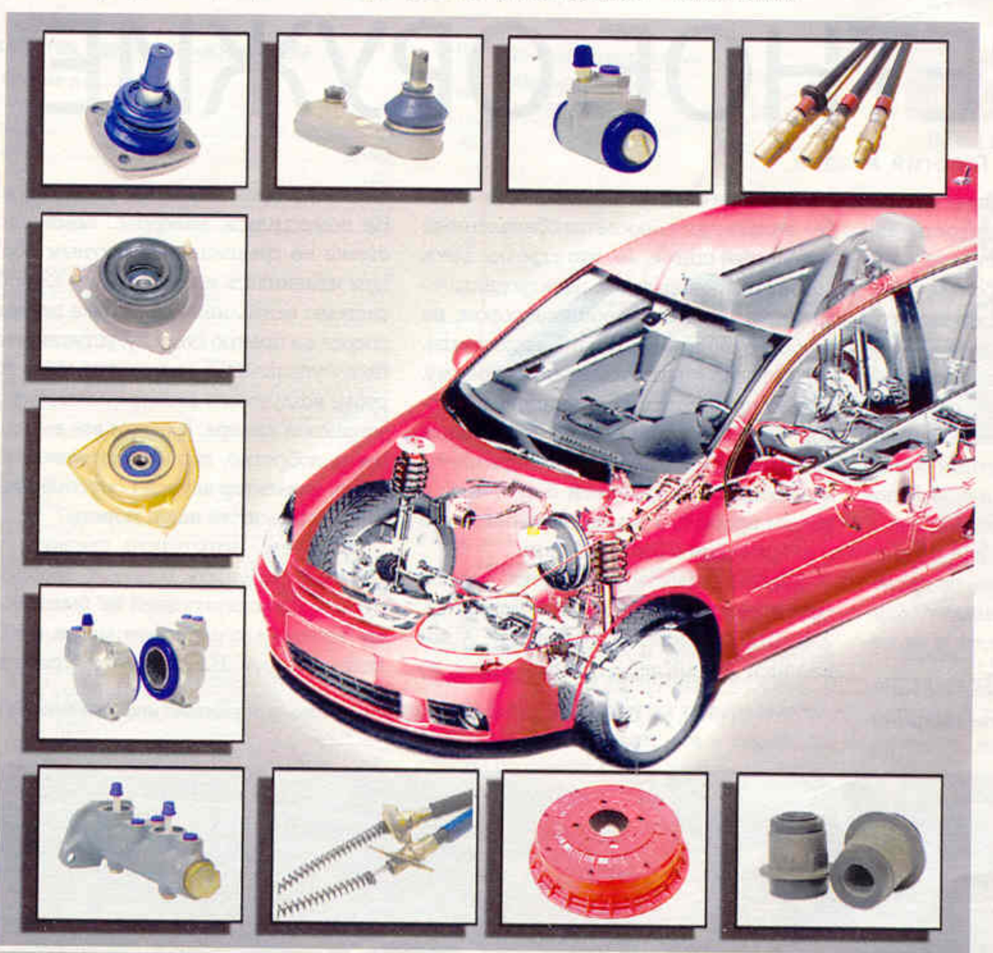
Последняя, кстати, при спокойной езде соединяется в нейтрализаторе с кислородом и образует сначала SO_2, потом SO_3 и, наконец, откладывается в виде сульфатов. Но стоит резко прибавить газ или, напротив, сбросить, как топливная смесь в цилиндрах обогащается, температура в нейтрализаторе возрастает и сульфаты испаряются в виде H_2S, к мерзкому запаху которого наши носы очень чувствительны. Сильнее всего так «пукают» новенькие авто, нейтрализатор которых еще на пике своей активности, и... старички, у которых он забит отложениями и потому постоянно перегревается.

Вот далеко не претендующий на полноту перечень веществ, вылетающих из трубы, запахи которых пытается разложить по полочкам наш нос (в скобках – реальная концентрация в мг/м^3 и ПДК для атмосферного воздуха): бензол (1,7/0,1), 3-метилгексан (1,2/-), толуол (5,5/0,6), этилбензол (1,59/0,02), мета- и параксилол (4,32/0,2), пропилбензол (0,5/-), триметилбензол (2,6/-), тетраметилбензол (0,3/-), метилэтилбензол (2,1/0,04), нафталин (0,379/0,003). А также – перилен, хризен, пирен, бензпирен, фенатрен, формальдегид, ацетальдегид, акролеин, ацетон, аммиак. Последний обнаружен немецкими учеными совсем недавно, но ему уже приписали активное размножение мхов и лишайников вдоль автобанов. Заметим также, что в выхлопе автомобилей, работающих на метане, все вышеперечисленные вещества с запасом укладываются в установленные ПДК.

«БЕЛМАГ» – СДЕЛАНО В РОССИИ

Компания «БелМаг» объявила о значительном расширении производимого ассортимента. Сделано это было в ходе очередной, шестой по счету, ежегодной конференции дилеров компании. Вообще магнитогорская компания давно и хорошо известна владельцам автомобилей ВАЗ, как производитель высококачественных элементов передней подвески и рулевого управления: шаровые опоры и рулевые тяги «БелМаг» неоднократно отмечались не только автолюбителями, но и профессионалами всех уровней. Однако, начиная с 2003 года, компания «БелМаг», занимающая до четверти рынка шаровых опор, взяла курс на расширение ассортимента. Причем характерно, что расширение происходит не за счет перепаковки чужой продукции, а за счет развития собственных производственных мощностей. Отлаженная система проектирования и высокий научный потенциал позволяют предприятию в кратчайшие сроки осваивать производство ответственных узлов, а действующая на предприятии система менеджмента качества, сертифицированная немецким органом TUV, гарантирует высочайшее качество изделий. В настоящее время компания производит более 70 узлов передней подвески, рулевого управления, тормозной системы: помимо уже упомянутых шаровых опор и рулевых тяг, «БелМаг» выпускает поворотные опоры, сайлент-блоки, «гидравлику» – цилиндры тормозные и сцепления, а с этого года еще тормозные барабаны, тросы сцепления и стояночного тормоза для всех моделей ВАЗ.

Кроме того, с 2004 года «БелМаг» является официальным поставщиком западных конвейеров, реализуя тем самым еще одно стратегическое направление развития со своим партнером – компанией «TRW Automotive».



Москва: «Авто-49», (495)787-69-69; «Авто-К», (495)546-86-12; «Авто Квадро-Н», (495)920-81-84; «АвтоПрогноз», (495)980-06-10; «Восход-К Авто», (495)420-91-81; «ГАРДИ», (495)101-24-52; «Грэт Авто», (495)502-75-20; «Дождь», (495)311-76-77, «Ось-К», (495)316-08-88; «Паскер», (495)462-00-05; «Техком», (495)389-59-18; «Трансмастер», (495)710-07-96; **Санкт-Петербург:** ТД «Авто-Лада», (812)704-52-94; **Брянск:** ИП Боков, (4832)63-64-23; **Волгоград:** «ХимПромИнвест-XXII», (8442)967-980; **Воронеж:** «Легис-Авто», (4732)20-59-20; **Екатеринбург:** ТК «ОЛМИ», (343)353-90-50, **Ижевск:** ПБОЮЛ Мурзаева, (3412)50-50-16, **Казань:** «Авто-Стиль», (843)272-02-07; **Кострома:** «Автолига», (4942)352-642; **Курган:** ИП Ташкинов, (3522)54-50-49; **Липецк:** ИП Лукин, (47467)99-434; **Нижний Новгород:** ТД «Пигма», (8312)61-93-66; **Новосибирск:** «Автостандарт», (383)353-60-51; **Обнинск:** ИП Грибанов, (48439)918-07; **Омск:** «АРС», (3812)28-54-06; **Пенза:** ИП Костюков, (8412)57-03-04; **Пермь:** ПБОЮЛ Сарафанов, (3422)408-233; **Ростов-на-Дону:** «Росавтопром», (8632)99-53-25; **Рязань:** ИП Одиноков, (4912)29-20-92; «Ультра Плюс», (4912)20-60-38; **Самара:** «Союзкомплект-2», (846)955-24-63; **Саратов:** «Аквиа», (8452)72-63-60; **Смоленск:** ТД «Вираж», (4812)61-51-56; **Тамбов:** ИП Гончаров, (4752)71-80-61; **Тольятти:** «Интерком-Лада», (8482)40-40-71; **Тула:** ИП Рожкова, (4872)33-99-78; **Уфа:** «БАРС», (3472)92-59-52; **Челябинск:** «Интерком-Лада», (351)262-66-13; **Алматы:** «Байсал», (3272)77-16-21; **Астана:** «BEKKER», (3172)30-23-25; **Костанай:** ЧП Мозулев, (3142)55-21-83; **Киев:** «Укравтозапчасть», (8-10-380-44)561-14-72.

Представительство в Москве: ООО «БелМаг-Центр», (495)975-73-54.

WWW.BELMAG.RU



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ

Алексей Липман. Фото: Георгий Ахадов

В бизнесе, как на войне, – затишье обманчиво. Лозунг «Победить или умереть» заставляет совершенствовать стратегию и тактику. В начале года ГАЗ произвел очередной маневр, объявив о грядущем сокращении легкового производства, а затем, воспользовавшись замешательством покупателей, ввел в бой новое оружие – «Волгу» ГАЗ-31105 с двигателем «Крайслер». Мы уже писали об опытных образцах (ЗР, 2005, № 9), а теперь, наконец, познакомились с товарным автомобилем.

Удивительно, но привычные очертания «Волги» воспринимаешь по-другому. Перед тобой уже не ленивая «баржа», а большой, удобный, хотя и не самый шикарный автомобиль.

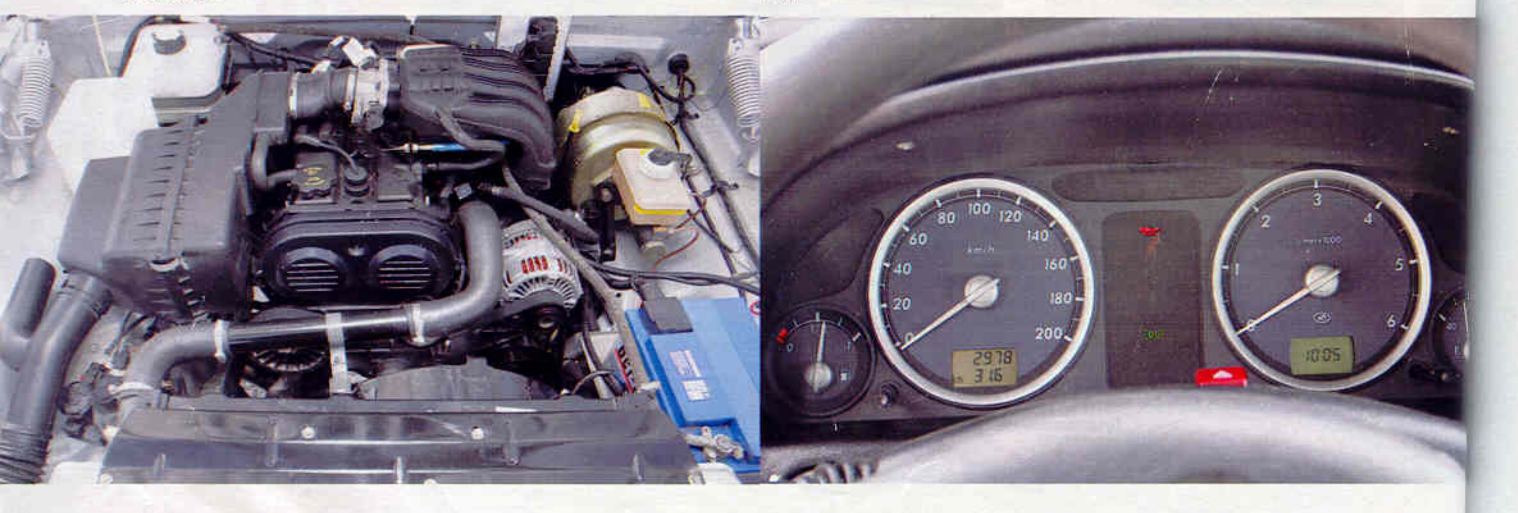
Видимые отличия начинаются в салоне – в глаза сразу бросается обновленный приборный щиток. То, что стрелки здесь поворачивают шаговые электродвигатели, управляемые микропроцессором, на удобстве пользования не отражается. Это выгодно заводу: изменив программу, можно пристроить комбинацию на любой автомобиль. Нам же понравились просторные шкалы и пара ЖК-дисплеев, владеющих информацией о суточном и общем пробеге, а также давлении масла и напряжении в бортовой сети.

Главная новость, разумеется, под капотом – четырехцилиндровый мотор DCC 2.4L DOHC пришелся туда впору. А вот надписи «Крайслер», указывающей на именитое происхождение агрегата, нет. Не поместилась, наверное. Компоновка отсека по сравнению с опытным образцом изменилась несильно. Так, адсорбер системы вентиляции бензобака переехал вперед на правую сторону, уступив место блоку управления двигателем. А на патрубке воздушного фильтра появилась резонансная камера. В целом все выглядит очень добротно, лишь пластиковый впускной коллектор внушает смутные опасения: выдержит ли наши морозы?

Впрочем, испытатели уверяют, что до минус тридцати никаких проблем с пуском и эксплуатацией не было. Больше возились с подбором масла в КП и заднем мосту. На ходу мотор работает

Новый мотор под капотом «Волги» смотрится органично.

Современная панель приборов не только поставляет информацию, но и радует глаз.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
ГАЗ-31105, ДВИГАТЕЛЬ «КРАЙСЛЕР»

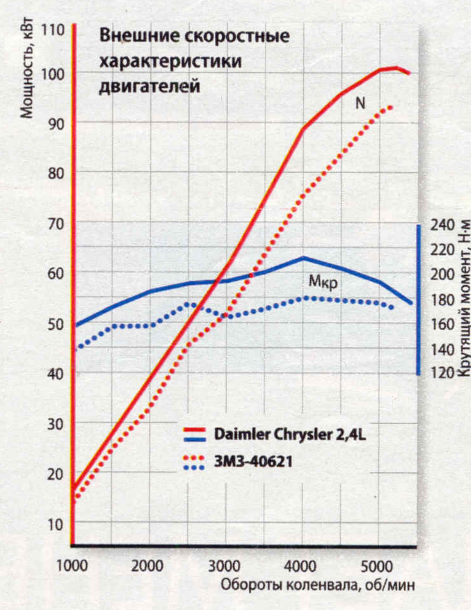
■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4921
ширина	1812
высота	1422
база	2800
колея спереди	1500
сзади	1444
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1790
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,2
Макс. скорость, км/ч	178/5600 об/мин на IV пер.
	175/4600 об/мин на V пер.
Топливо	АИ-92
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,9
при 90 км/ч	7,8
при 120 км/ч	10,8

■ Двигатель: Р4, 16 клапанов, 2,4 л, DOHC, 101 кВт/137 л. с. при 5500 об/мин, 210 Н·м при 4200 об/мин



Идентификационная табличка о заморском происхождении двигателя умалчивает.





мягче заволжского, из звуковой гаммы пропала металлическая составляющая. Ничего удивительного, ведь «Крайслер» куда совершеннее прежнего агрегата. В его конструкции, например, использовали замыкающую пластину – основание блока. Помимо увеличения долговечности, это снизило склонность к возникновению резонансных колебаний. Сыграли свою роль и уравновешивающие валы, и двухслойный поддон, и тщательно прописанная программа управления. Но и это не все – пересадка сердца сопровождалась целым комплексом мероприятий. Изменили опоры силового агрегата, использовали двухмассовый маховик с мощным встроенным демпфером крутильных колебаний, разработали новую систему выпуска с оригинальной подвеской, а к днищу в районе коробки передач приладили шумоизолирующий экран.

Отыскать провалы в характеристике двигателя мы не смогли. Однако, по ощущениям, ровнее всего агрегат тянет в диапазоне от 2000 до 4000 об/мин, а после 5000 уже норовит «отправиться на покой». Впрочем, крутить до звона мотор столь солидного автомобиля ни к чему.

Похоже, свершилось то, о чем многие так долго мечтали – «Волга» обрела-таки надежный, покладистый и экономичный двигатель, несильно прибавив в цене. Как сообщил нам заместитель управляющего директора ТД «Русские машины» Виктор Масленников, выпуск автомобилей «Волга» с двигателем «Крайслер» начался в ноябре 2005 года; за три месяца удалось изготовить и реализовать более 1700 единиц. К июню 2006 года планируют одолеть рубеж 1000 шт. в месяц. Залогом успешной реализации стала, в частности, разумная цена – она выросла всего на 30 тыс. руб. Важно и то, что все гарантийные станции ГАЗа располагают необходимым штатом специалистов, полным комплектом соответствующего оборудования и запчастей. Следующим шагом на пути совершенствования «Волги» станет внедрение нового интерьера. □



ПОБЕЖДАЕТ МЕНЕДЖЕР?

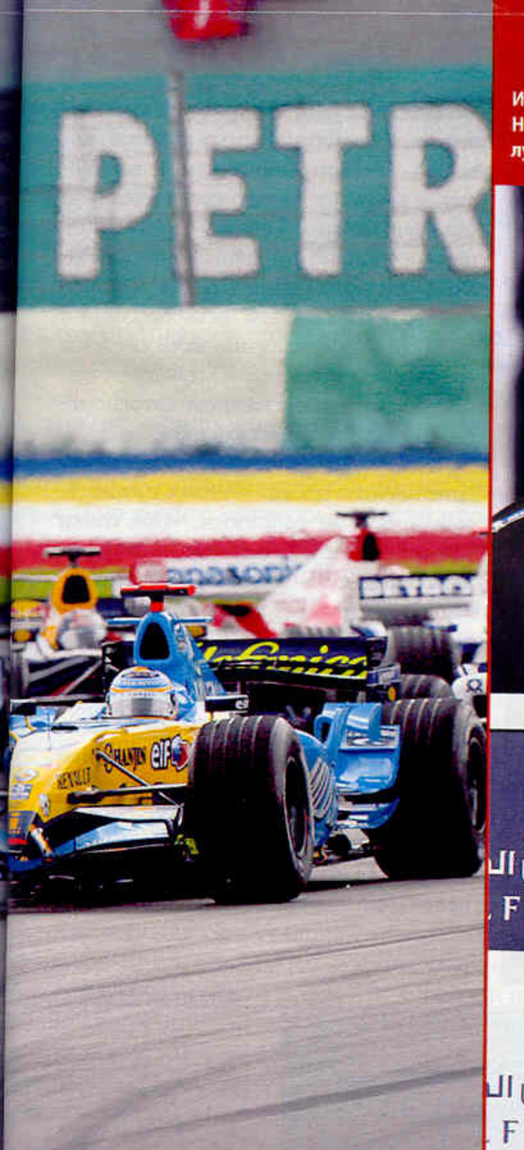
Максим Вольнов

«Мы неплохо начали сезон», – скромно подвел итог первым двум Гран-при шеф «Рено» Флавио Бриаторе. Неплохо?! Да это же почти триумф! Пилоты французской команды одержали победы и в Бахрейне, и в Малайзии. И если Фернандо Алонсо пришлось здорово напрячься на трассе арабского княжества, то Джанкарло Физикелла в Сепанге просто прокатился от старта до финиша – в хорошем темпе, но без сверхусилий. И никто не в состоянии был за ним угнаться!

Совсем не такого начала мы ожидали. Зимой все команды вынуждены были построить совершенно новые машины – предстояло переходить на двигатели иной конфигурации и меньшего объема (V8, 2,4 л). Конструкторы в один голос твердили: сезон-2006 – лотерея. «Довольно трудно сразу, с листа, создать удачный автомобиль, когда технический регламент меняется столь радикально, – объяснял главный технический мозг «Тойоты» Майк Гаскойн. – Многие прежние наработки стали попросту непригодны. Плюс к этому еще и переход к прежним шинным правилам – два-три комплекта на гонку. Словом, работы у нас было больше, чем обычно, а гарантий успеха – никаких».

На поверку соотношение сил в чемпионате мира если и изменилось, то незначительно. Квалификационный успех «Феррари» в Бахрейне сильно обнадежил ее болельщиков, но уже в Малайзии «гарцующая лошадка» была весьма похожа на саму себя прошлогоднюю – претендент на подиум, но никак не постоянный его обитатель. Некоторые машины, кажется, даже унаследовали «родовые» черты. «Мак-ларены», например, сохранили способность очень быстро ездить, имея на борту топлива заметно больше, чем у соперников, а вместе с тем и невысокую надежность. Иначе, думается, Кими Райкконен на стартовом Гран-при показал бы куда более высокий результат.

Конечно, никто не ожидал больших сюрпризов от новичков чемпионата – команд «Мидланд», «Торо Россо» и «Супер Агури». Нет никаких сомнений, что они будут сражаться за



Новый технический регламент нисколько не помешал действующим чемпионам сохранить прошлогодние кондиции: пилоты «Рено» одержали две победы.

право «не быть последним» – болиды «Супер Агури» проигрывали лидерам по пять секунд на круге. Даже с «БМВ Заубер» спрос невелик – все-таки баварская фирма разработкой шасси раньше не занималась. Но хотя бы из старожилов мог кто-то подняться на новый уровень? Прежде всего, японские команды. Увы! «Тойота», многолетний лидер формулы 1 по части бюджета, первые гонки откровенно провалила, а «Хонда», как и в прошлом году, чуть-чуть не дотягивает до уровня команды, способной побеждать.

Видимо, в автоспорте действуют какие-то законы, изменить которые не удается ни вложениями

Интересно, чему так рад Хуан-Пабло Монтоя? Ни в квалификациях, ни в первых гонках колумбиец не блистал.

ГРАН-ПРИ МАЛАЙЗИИ

19 марта, Сепанг, 58 кругов по 5543 м

1. Дж. Физикелла (Италия, «Рено»)	1:30.40,529
2. Ф. Алонсо	0.04,5
3. Дж. Баттон	0.09,6
4. Х.-П. Монтоя	0.39,3
5. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.43,2
6. М. Шумахер	0.43,8
7. Ж. Вильнев (Канада, «БМВ Заубер»)	1.20,4
8. Р. Шумахер (Германия, «Тойота»)	1.21,2

После 2 этапов

Пилоты:

1. Ф. Алонсо	18
2-3. М. Шумахер, Дж. Баттон	по 11
4. Дж. Физикелла	10
5. Х.-П. Монтоя	9
6. К. Райкконен	6

Команды:

1. «Рено»	28
2-3. «Феррари», «Мак-Ларен»	по 15
4. «Хонда»	11
5. «Вильямс»	5
6. «БМВ Заубер»	2



Первый подиум сезона, возможно, дал точный прогноз итогам чемпионата: Фернандо Алонсо, Михаэль Шумахер, Кими Райкконен. Но в том ли порядке они здесь стоят?

Вместе с отменной быстроходностью новый «Мак-Ларен», похоже, унаследовал и недостаточную надежность.





«Феррари» на стартовой гонке в Бахрейне показала, что в этом сезоне намерена бороться отнюдь не за третье место.

ГРАН-ПРИ БАХРЕЙНА

12 марта, Манама, 57 кругов по 5412 м

1. Ф. Алонсо (Испания, «Рено») 1:29.46,205
2. М. Шумахер (Германия, «Феррари») 0.01,2
3. К. Райкконен (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») 0.19,3
4. Дж. Баттон (Великобритания, «Хонда») 0.19,9
5. Х.-П. Монтоя (Колумбия, «Мак-Ларен-Мерседес») 0.37,0
6. М. Уэббер (Австралия, «Вильямс-Косворт») 0.41,9
7. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Косворт») 1.03,0
8. К. Клин (Австрия, «Ред Булл-Феррари») 1.06,7

гигантских сумм, ни привлечением самых высокооплачиваемых пилотов. Команда – сложный организм, и великолепно работает, только когда идеально отлажен каждый винтик. У сегодняшнего «Рено» нет ни грандиозного бюджета, ни признанного гения в штате конструкторов. Зато есть бесспорно выдающийся «наладчик» всей системы – менеджер Бриаторе. Получается, что побеждает в современном автоспорте сильнейший… менеджмент?

Как бы там ни было, провозглашать однозначную победу «Рено» в новом сезоне никто не торопится. «Обе гонки удачно сложились для нас, – говорит действующий чемпион Фернандо Алонсо. – Но едва ли по ним можно делать серьезные выводы. Наша машина быстра, однако еще не достигла оптимальной кондиции. По ходу будем ее совершенствовать, но тем же заняты сейчас и другие команды. Соперники наши прибавили, и в обеих гонках пришлось полностью выкладываться, сражаясь за доли секунд. Думаю, с распределением титулов ничего не ясно, хотя небольшая фора, полученная на старте долгого чемпионата, дает нам чуть лучшие шансы». □

В качестве частной команды «Шкода» стала выступать даже лучше, чем раньше: пятое место Яна Копецки на Каталонском ралли – очень высокий результат.

УДАР ПО НАДЕЖДАМ?

Сергей Зиновьев

Праздничный и многообещающий старт чемпионата мира сменился рутинными буднями. Первые же весенние этапы были отмечены двумя подряд победами действующего чемпиона – надежды на оригинальный сюжет сезона-2006 пошатнулись. Похоже, Себастьен Лоэб вознамерился в кратчайшие сроки решить свою задачу – сохранить титул.

Впрочем, каждая гонка в отдельности складывалась весьма напряженно. В Мексике поначалу лидировал Петер Сольберг – «Субару» после провального старта срочно требовался успех. Но вмешались проблемы с шинами («Пирелли» быстро изнашивались в жаркое время), и в итоге норвежец радовался даже второму месту. Лоэбу в Испании на Каталонском ралли тоже пришлось нелегко – до пятого скоростного участка впереди шел Маркус Гронхольм. Потом на «Фокусе» вышла из строя турбина, финн потерял много времени и с трудом вернулся в группу лидеров – третьим. «В целом мы довольны исходом гонки, – сказал после финиша Маркус, на чьем счету победы в Монте-Карло и Швеции. – Новый «Фокус» оказался хорош и на асфальте. Если на других асфальтовых гонках не будет подобных неисправностей, мы одолеем Себастьена».

А пока что после четырех гонок Лоэб возглавил турнирную таблицу. Едет он очень стабильно, и его «Ситроен-Ксара» сверхнадежен. У заводских команд «Форда» и «Субару» это вызывает вполне оправданное недовольство. Француз, как известно, в этом году выступает в составе частной команды «Кронос». «Ситроен», кровно заинтересованный в ее хороших результатах, оказывает бельгийцам всемерную поддержку – техническую и финансовую. Против этого возражений нет, однако обнаружилось, что после гонки машина Лоэба отправляется на обслуживание не в стан бельгийской команды, а во Францию, на спортивную фабрику «Ситроена». «Кронос» же занимается лишь партнерами француза. Такая вот тактическая хитрость, граничащая с обманом.

Чемпионат мира сейчас определенно в кризисе, и спортивные власти охотно идут на всяческие послабления именитым участникам. Под частные команды замаскировались

Маркуса Гронхольма в Мексике подвела досадная ошибка – финн перевернулся в сложном повороте. И хотя продолжил затем борьбу, но уже отнюдь не за победу.



также «Пежо» и «Шкода». Почему бы и нет? Ведь с этого года «частники» набирают очки не только в зачете пилотов, но и марок. А стартовый взнос на сезон для маленьких «конюшен» в десять раз меньше, чем для заводских. Почему не сэкономить? Такая практика в скором времени может привести к тому, что «настоящих» заводских команд не останется совсем.

Впрочем, зрителям все равно, какой у команды статус. Главное – побольше классных гонщиков на автомобилях разных марок. Иначе борьба станет такой же пресноватой и монотонной, как в младшем зачете чемпионата мира – серийных машин, где многие годы обитают только две модели – «Мицубиси-Лансер» и «Субару-Импреза».

В полку «уорлд ралли каров» (WRC) ожидается пополнение – «Ситроен-С4» и «Сузуки-SX4». Французы выставят новинку в 2007 году – сейчас ее тестирует сам Лоэб, а японцы пока не объявляют сроков и вообще размышляют, стоит ли ввязываться в эту угасающую битву.

Отовсюду слышны голоса, что раллийный чемпионат мира стал непомерно дорог. Все команды едины в том, что 16 этапов в год – слишком много, но вынуждены мириться с прихотью ФИА, провозгласившей курс на «стандарты формулы 1». Чиновники не прочь добавить в календарь еще пару гонок – комиссии из Парижа побывали на кандидатских гонках в Норвегии и США. Делается все, конечно же, из лучших побуждений – чемпионат якобы станет еще более интересным для зрителей и привлекательным для спонсоров. Вот только эффект пока что обратный: команд, способных выдержать такой темп, все меньше, а зрителей отпугивают предсказуемые успехи «Ситроена» – как в свое время падали рейтинги формулы 1 из-за нескончаемых побед Михаэля Шумахера.

Сегодня уже нет уверенности, что в ближайшие годы наберет силы новый класс Super 2000. Главный пункт в его техническом регламенте – себестоимость (!) машины не должна превышать 200 тыс. евро. На этот подводный камень натолкнулся ФИАТ, строящий раллийный образец на базе «Гранд Пунто». Проверяющая инспекция ФИА установила, что машина стоит дороже! А снизить цену – означает сделать менее быстрой и надежной… □

Прекрасно выступил на домашней гонке испанец Даниэль Сордо: лишь командная субординация помешала ему вступить в борьбу с Лоэбом.



На ралли Мексики стартовал и наш Сергей Успенский: достойное пятое место в зачете серийных машин для пилота, практически незнакомого с высокогорной трассой.

Выступления «частников» на этапах чемпионата обходятся ничуть не дешевле, чем для «заводчан». Себастьен Лоэб получает в «Кроносе» первоклассный сервис.



Последний сезон «Невского кольца» – всегда немного грустно прощаться со старым знакомым. Уже в конце лета гонки на лучшей российской трассе прекратятся.

СПЕШИТЕ ВИДЕТЬ!

Сергей Зиновьев, Вадим Крючков

В мае стартует очередной кольцевой сезон и самое время поговорить о том, что уготовили нам организаторы серий и команды. Перемен на этот раз много, но не все, увы, к лучшему.

ЧТО ОГОРЧАЕТ...

Самое, пожалуй, неприятное – на длительный срок закрывается старейшая российская трасса «Невское кольцо». Правда, там еще успеют провести несколько гонок до начала реконструкции стадиона им. Кирова, близ которого она проложена, но потеря все равно чувствительная.

Возникшую брешь призвана заполнить новая трасса «Высокая гора», которую строят на окраине Казани. Пока там запланирован только один этап – в сентябре Казань примет Национальную гоночную серию LADA. Эта гонка значится в предварительном варианте календаря, хотя сама трасса еще недостроена.

Другое огорчение – АВТОВАЗ, патронирующий НГС LADA, очень неторопливо принимает решения, касающиеся заводских спортивных программ.

К весне новое руководство завода дало добро лишь одному проекту – участию фирменной команды ВАЗа в... ралли-рейде «Дакар»! А ожидаемый (и обещанный) дебют монокласса «Лада-Калина» так и не был подтвержден.

В середине марта организаторы формулы «Русь» официально объявили о невозможности провести чемпионат страны в этом классе машин. Причина – медлительность чиновников Российской автомобильной федерации (РАФ), на много месяцев задержавших утверждение необходимых документов. В подвешенном состоянии оказались и партнеры «Руси» по «Российской Суперсерии» – формула 1600 и Кубок «Хонды». Будем надеяться, что к лету все образуется.

В марте полностью поменялся состав комитета кольцевых гонок РАФ, и там сразу принялись решать нерешенные проблемы.

...И ЧТО РАДУЕТ

Главное достижение: участок подмосковного аэродрома Мячково полностью перешел в распоряжение кольцевиков. Более того, на нем в стороне от авиакоммуникаций построена совершенно новая трасса «Москва», и гонки теперь не зависят от графика полетов. Параметры трассы вполне соответствуют мировым (длина круга 2400 м, ширина дорожки 12 м), так что на ней можно проводить даже международные встречи.

Ожидается и несколько технических новинок. В первую очередь, «лады-калины» – полтора десятка спортивных хэтчбеков завод уже построил. Но, пожалуй, самый большой сюрприз – появление конкурента у Lada Revolution.

Тольяттинский прототип полюбился зрителям, но у спортсменов к нему серьезная претензия – слишком дорог, без малого полсотни тысяч евро. Новую машину «Феникс» (Fenix), разработанную конструктором Игорем Ерминым и дизайнером Александром Захаровым, обещают продавать за 30 тысяч. Ее построили, применив проверенные агрегаты формулы «Русь» (двигатель «Альфа-Ромео», коробка передач «Хьюленд»), и по ходовым ха-



Опытный образец новорожденного спортпрототипа «Феникс» представили весной.

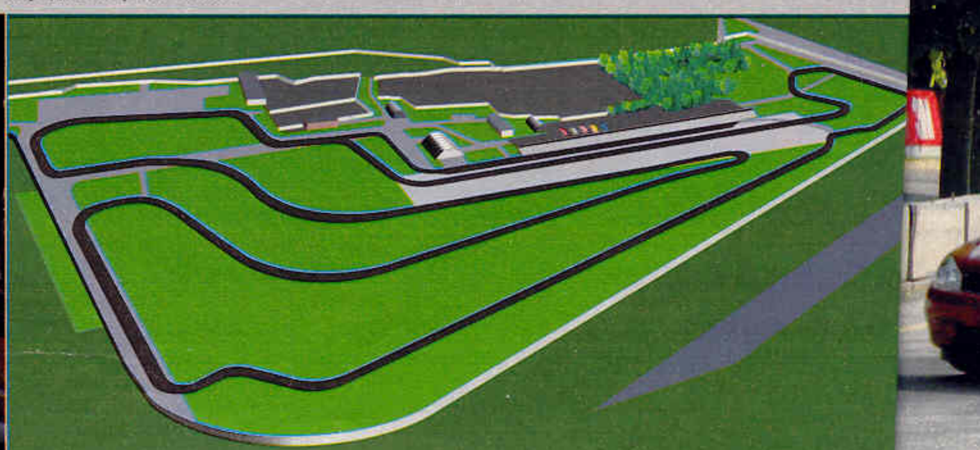


Схема нового автодрома «Москва»: конфигурация и параметры позволяют проводить международные соревнования.

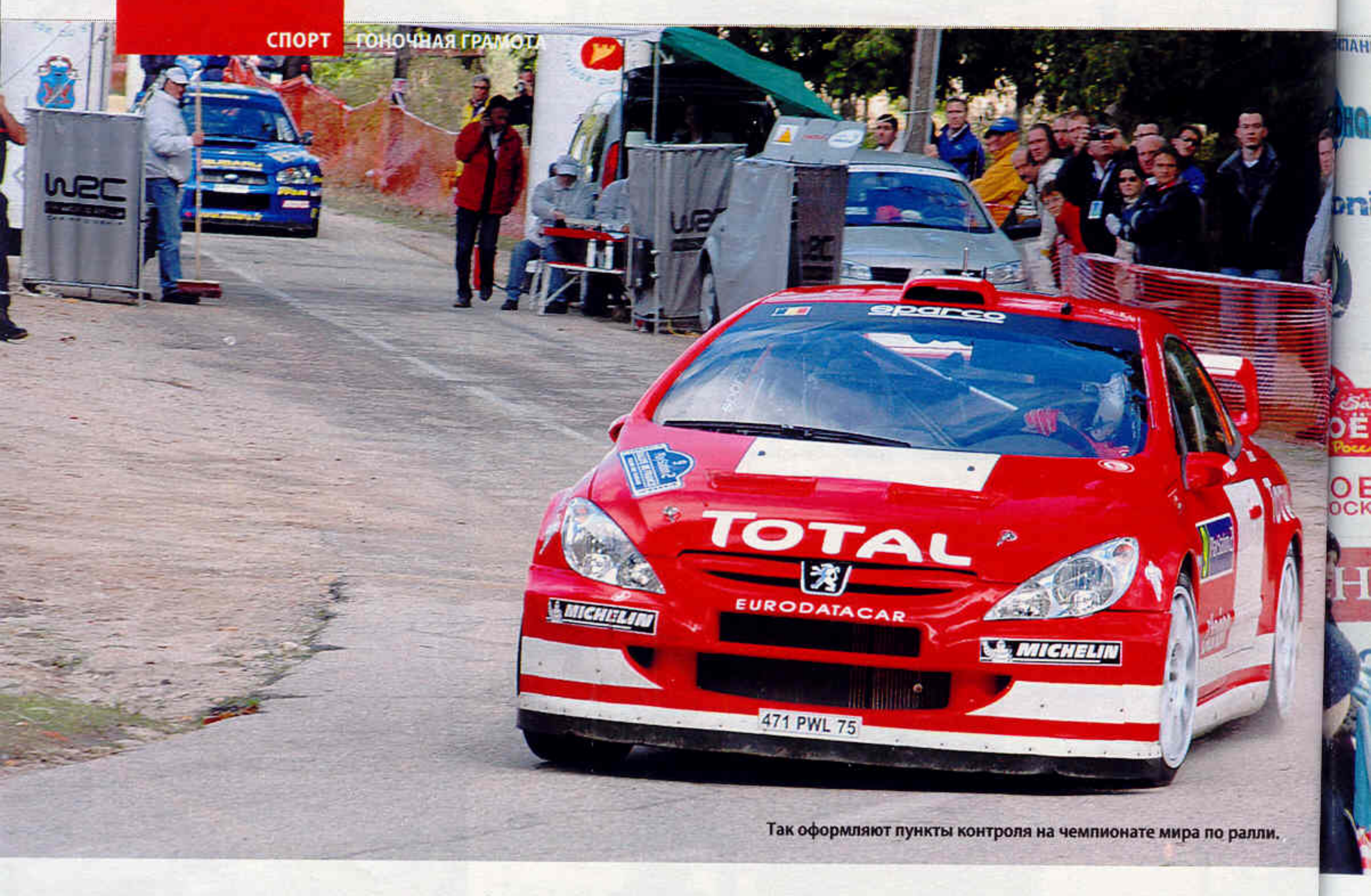
рактеристикам она довольно близка к «Революции». Обсуждают два варианта ее выхода в свет: в качестве самостоятельного класса либо в компании с Revolution – для зрителей второе куда предпочтительней.

Другие технические сенсации исходят от команд-участниц чемпионата. «Спорт-Гараж» намерен нарушить многолетнюю гегемонию БМВ в классе «Туринг» с помощью… «ауди-А4», подготовленных спортивным отделением немецкой фирмы. И, кстати, в серии RTCC (Russian Turing Car Championship), куда входит «Туринг», учрежден новый класс «Национальный». В нем найдет пристанище техника Кубка Lada, подготовленная по более жестким требованиям. К примеру, изготовитель опломбирует все двигатели, и пилоты не смогут что-то изменить в них в обход регламента. Напомним: подозрения в таких нарушениях в прошлом году вызвали серьезный кризис в Кубке Lada.

Из всех наших серий наиболее привлекательно выглядит теперь RTCC. Здесь четкая «иерархия», которая позволяет расти молодым пилотам – переходить из младших классов в старшие, чего так не хватало российскому кольцу.

Сезон-2006, включающий около 30 гоночных уик-эндов (в том числе на рижской трассе «Бикерниеки» и столичной «времянке» на Воробьевых горах), стартует 14 мая на «Невском кольце» – спешите видеть! □

«Калина» выходит на спортивную орбиту. Завод подготовил к новому сезону полтора десятка таких машин.



Так оформляют пункты контроля на чемпионате мира по ралли.

МЫ НА ТРАССЕ РАЛЛИ

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков

На дорогах общего пользования водители выполняют требования ПДД и дорожных знаков. Для участников раллийных гонок, которые тоже передвигаются по обычным дорогам, в этом смысле нет никаких исключений. Но для них есть еще и свои собственные правила и знаки. Они определены «Правилами организации и проведения ралли», утвержденными Российской автомобильной федерацией.

НА ДОРОГАХ ПРОСТЫХ

Пожалуй, первое, что видят пилот и штурман при выходе на старт – знаки контроля времени (КВ), на которых изображен секундомер. О приближении к зоне контроля информирует секундомер на желтом фоне (рис. 1а). Он предупреждает: примерно через 25 метров экипаж должен остановиться у такого же знака красного цвета (рис. 1) и получить отметку в контрольной карте (или иначе – карнете) о начале ралли. Еще через 25 метров автомобиль минует знак, напоминающий знакомый всем водителям «конец зоны всех ограничений», только на бежевом фоне (рис. 5). С этого момента экипаж выходит на трассу, которую предстоит преодолеть за определенное время.

В конце каждого дорожного сектора, пролегающего в основном по шоссе и дорогам общего пользования, находится такой же пост контроля времени, как и в начале. Напомним, что задача экипажа – преодолеть расстояние от КВ до КВ, уложившись в заданную заранее норму времени. Здесь все строго. Прибыть на каждый судейский пункт нужно точно в «свою минуту» – не быстрее, не медленнее. При этом важно не сбиться с маршрута – любое отклонение, и экипаж будет исключен из соревнований. Точность прохождения дистанции фиксируется в зонах контроля (КП), обозначаемых штемпелем. О вхождении в зону напоминает знак на желтом фоне (рис. 6а), а место для остановки отмечено красным знаком (рис. 6). О выходе из зоны говорит стандартный бежевый знак с косыми полосками.

На всем протяжении зон контроля – между знаками на желтом и бежевом фоне – запрещен любой ремонт и помощь. От начала зоны до места контроля (между желтым и красным знаками) экипажу нельзя останавливаться или преднамеренно двигаться с низкой скоростью. Затормозить можно только у знака на красном фоне и лишь на время, необходимое судьям для отметки в контрольной карте. После этого экипаж должен без промедления покинуть зону контроля.

ГОНОЧНЫЕ УЧАСТКИ

Поклонники ралли наверняка знают, что на дорогах общего пользования надо выдерживать заданную норму времени, а значит и среднюю скорость, при том, что нельзя нарушать ПДД. В общем-то это не проблема: организаторы ралли обычно задают лояльный скоростной режим. Основная трудность – в преодолении так называемых специальных участков (СУ),

Торжественный старт ралли. На красочном подиуме, обозначенном знаком КВ, экипаж получает первую запись в контрольной карте. Теперь – вперед!

СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ КОНТРОЛЯ РАЛЛИ



Контроль времени: 1 – контрольный пост, 1а – предупреждающий.

Старт специального участка: 2 – контрольный пост, 2а – предупреждающий.

Финиш специального участка: 3 – контрольный пост, 3а – предупреждающий.



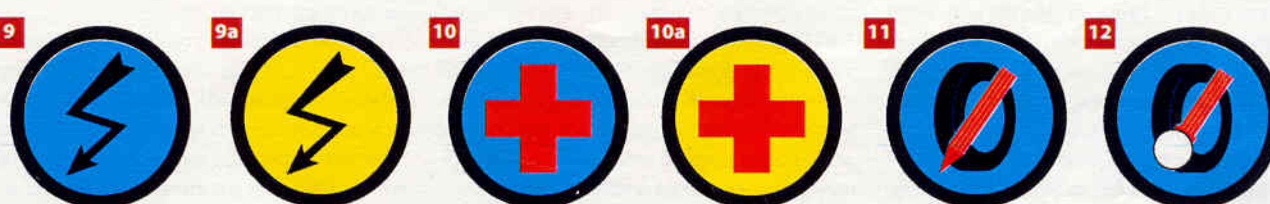
Стоп.

Конец зоны контроля.

Контроль прохождения дистанции: 6 – контрольный пост, 6а – предупреждающий.

Начало заправочной зоны.

Конец заправочной зоны.







Радиопост безопасности: пост – 9, предупреждающий – 9а.

Медицинский пост безопасности: 10 – пост, 10а – предупреждающий.

Маркировка шин.

Контроль маркировки шин.



Пункт контроля времени (КВ) на чемпионате мира по ралли. Помимо знака здесь еще и часы, по которым экипаж сверяет время.

Самый захватывающий спецучасток ралли – параллельная гонка, которая проходит на замкнутой трассе. В данном случае знаки указывают на совмещенный старт-финиш.





Конец зоны старта спецучастка (СУ). Мимо этого знака автомобиль мчится во весь опор.

которые зачастую укладываются в отрезок от КВ до КВ. Здесь уже экипажу приходится мчаться во весь опор (СУ закрыты для движения обычных машин).

После финиша спецучастка можно остановиться и подсчитать, сколько еще до поста контроля времени и с какой скоростью теперь двигаться, чтобы выдержать требуемую среднюю скорость на всем секторе. Знак, предупреждающий о приближении к спецучастку, как нетрудно догадаться, – желтый: на нем изображен белый флаг (рис. 2а). Такой же флаг на красном фоне (рис. 2) обозначает зону контрольного поста – здесь получают отметку в карнете. Потом по сигналу судьи следует выезд из зоны, сопровождаемый стремительным разгоном.

Иногда, как уже сказано, старт спецучастка совмещают с зоной КВ. Тогда экипаж поступает так же, как и при въезде на обычный контроль времени. Через полсотни метров после отметки в карнете он встречает знак СУ на красном фоне. И здесь по сигналу судьи принимает старт с места. Выехать за пределы зоны контроля он обязан в течение 20 секунд после команды судьи.

Финиш спецучастка, естественно, несколько отличается от прохождения зоны КВ. Уже за 100 метров до него экипаж увидит предупреждающий знак в виде клетчатого флага на желтом фоне (рис. 3а), а затем пересечет линию со знаком, где такой флаг на красном (рис. 3). Финишируют на полном ходу, а затем через 100–300 метров обязательная остановка у красного знака «STOP» (рис. 4). Это зона контрольного поста, где получают отметку о прохождении СУ. Об окончании зоны информирует знакомый знак с черными полосками на желтом фоне.

Назовем еще знаки, которые непосредственно связаны с безопасностью в ходе ралли. Заправочную зону, например, обозначает знак голубого цвета с топливораздаточной колонкой (рис. 7). Внутри этой зоны весьма строгие правила: скорость не выше 5 км/ч, экипаж должен быть готов в любой момент покинуть салон машины, а механики работают в несгораемых комбинезонах. О выезде из зоны заправки сигнализирует аналогичный знак голубого цвета, но с перечеркнутой колонкой (рис. 8).

На трассе специальных участков встречаются еще знаки радиопостов безопасности со стилизованной молнией на желтом (предупредительный) или голубом фоне (рис. 9, 9а). Они предназначены для оперативной связи со штабом ралли – с радиопостов сообщают об авариях, если таковые случаются. Обычно первый свидетель чрезвычайного происшествия – следующий экипаж. Он должен оказать первую помощь, оценить ситуацию и через очередной идущий по дистанции экипаж передать сообщение на пост безопасности, откуда и поддерживается связь с «большой землей». О приближении к посту медицинской помощи подскажет соответствующий знак на желтом или голубом фоне (рис. 10, 10а).

Есть еще два знака, предназначенных только для ралли: зона маркировки шин (рис. 11) и зона контроля маркировки (рис. 12). Сами знаки с изображенной на заднем фоне шиной – голубого цвета, а символы маркера или лупы на них – красного.

Чтобы постичь тонкости современного ралли, лучше всего стать его участником, но, даже ознакомившись с приведенными здесь текстом и фото, можно получить представление о том, что такое раллийные знаки, и узнавать их на фото в печатных СМИ, на экранах телевизоров, а то и на дорогах. □



LADA ОПОЗДАЛА...

Официальные предсезонные тесты «турингового» чемпионата мира (WTCC) в итальянской Монце прошли, увы, без команды АВТОВАЗа. Завод обнародовал трехлетнюю программу участия в этом престижном турнире, но не успел подготовить технику к старту сезона. В лучшем случае она выйдет на трассы летом.

Больших перемен среди участников чемпионата не предвидится, разве что интересы «Альфы-Ромео» в этом году будет представлять частная команда. Завод же сосредоточится на подготовке к гонкам новой модели. На трассу в Монце вышли 34 пилота, и лучшее время показал лидер команды БМВ Энди Приоль, но второй и третий результат – у гонщиков «Альфы» Сальваторе Тавано и Аугусто Фарфуса. Недалеко от них, впрочем, был и СЕАТ. Жаль, что Lada опоздала на старт великой битвы.

«МОСКВА-ЗИЛ» В ПРИЗЕРАХ

Новый сезон Кубка мира по ралли-рейдам (в этом году – восемь этапов) стартовал в Аргентине. На гонке «Пор лас Пампас» заводские экипажи на прототипах «Мицубиси-Паджеро» не встретили серьезного сопротивления – первым финишировал француз Люк Альфан (в прошлом – известный горнолыжник), вторым – испанец Хуан Рома. А самым сильным из остальных оказался экипаж команды «Москва-ЗИЛ» Сергей Шмаков и Сергей Мишин на заднеприводном багги с двигателем «Хонда». Он занял третье место в абсолютном зачете, оставив ближайших преследователей аж в одиннадцати часах позади. На дистанции почти в пять тысяч километров, из которых более трех тысяч скоростные участки, он проиграл победителю семь часов.



КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

13–14 мая	**чемпионат России**, С.-Петербург
27–28 мая	**чемпионат России**, Москва, Воробьевы горы
10–11 июня	**чемпионат России**, С.-Петербург

РАЛЛИ

20–21 мая	**Кубок России**, Сестрорецк

КРОСС

13–14 мая	**чемпионат России (легковые, багги)**, Казань
20–21 мая	**Кубок России (легковые)**, Воронеж
27–28 мая	**чемпионат России (багги, «Волга»)**, Н. Ломов, Пензенская обл.
27–28 мая	**чемпионат России (багги)**, Ростов-на-Дону
3–4 июня	**чемпионат России (легковые, багги)**, Тольятти
10–11 июня	**чемпионат России (грузовики, багги)**, Истра, Московская обл.
10–11 июня	**Кубок России (грузовики, багги)**, Красный, Смоленская обл.

4х4

3–4 июня	**Кубок России по ралли-рейдам**, Карелия
3–11 июня	**международный трофи-рейд «Ладога»**, Карелия

КАРТИНГ

12–14 мая	**Кубок России**, Серпухов, Моск. обл.
19–21 мая	**чемпионат России**, С.-Петербург

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

3-й этап, ралли Мексики

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара»)	3:47.08
2. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	0.48
3. **М. Штоль** (Австрия, «Пежо-307»)	4.39
4. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	5.27
5. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Пежо-307»)	12.35
6. **Г. Макхейл** (Ирландия, «Форд-Фокус»)	16.02
7. **К. Эткинсон** (Австралия, «Субару-Импреза»)	20.39
8. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	21.44

4-й этап, ралли Каталонии

1. **С. Лоэб**	3:22.01
2. **Д. Сордо**	0.48
3. **М. Гронхольм**	1.45
4. **А. Бенги** (Франция, «Пежо-307»)	2.01
5. **Я. Копецки** (Чехия, «Шкода-Фабия»)	2.57
6. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Шкода-Фабия»)	3.37
7. **П. Сольберг**	3.48
8. **С. Сарразин** (Франция, «Субару-Импреза»)	4.36

После 4 этапов

Пилоты: 1. **С. Лоэб** - 36	2. **М. Гронхольм** - 27
3. **Д. Сордо**	14
4. **М. Штоль**	11
5. **П. Сольберг**	10
6–7. **Т. Гардемейстер, Д. Карлссон**	по 6



Пришельцы с планеты «Слякоть». Прозрачный дождевик – дань уважения спонсорам. В нем и сухо, и логотипы партнеров не скрыты от глаз. Турбовизор на шлеме – залог того, что пилот видит трассу.

В ЭКИПИРОВКУ КАРТИНГИСТА...

Вадим Никишев

С основными элементами гоночной экипировки – шлемами, комбинезонами, обувью, перчатками, специальным бельем – наши читатели уже познакомились (ЗР, 2005, № 8, 11; 2006, № 2). А что же мелочевка с последних страниц каталогов спортивной амуниции? Обычно она «остается за кадром». А зря, в автоспорте нет ничего второстепенного. Порой «какие-то мелочи» и помогают опередить соперников. О таких элементах гоночной экипировки из гардероба картингиста и пойдет здесь речь.

ЧТОБЫ ВИДЕТЬ И НЕ МОКНУТЬ

Если вы не увлекаетесь картингом, никогда не догадаетесь, что это за зверь такой – «турбовизор». Увидев же набор пластмассовых деталей под таким названием, скорее всего, решите: ему место на полке «Детского мира», а не на гонках. Кому нужны эти козырек, подшипник, плоская резинка с двумя замочками и прозрачное «блюдце» с насечками?

Собранное из этих деталей устройство служит картингистам в дождливую погоду. У штатного забрала гоночного шлема нет стеклоочистителей. Его снимают и взамен монтируют козырек с блюдцем-пропеллером. Последнее в движении под напором набегающего воздуха вращается и сбрасывает с себя воду и грязь, летящие из-под картов идущих впереди. Турбовизор не так плотно прилегает к шлему, как штатное забрало, и внутренняя поверхность прозрачного блюдца не склонна к запотеванию. Однако турбовизор не универсален. Там, где скорости достаточно велики, он может создать дополнительную нагрузку на шею пилота или же его сорвет набегающим потоком. Используют еще и защитные пленки на стекле шлема, но их приходится по мере загрязнения срывать, что отвлекает от управления.

В плохую погоду картингисты используют непромокаемые бахилы и дождевые комбинезоны. И те, и другие – поверх штатной экипировки. Как правило, обувь гонщиков сделана из замши. И что бы ни утверждали рекламные буклеты про влагоустойчивую пропитку, в сильный дождь без бахил не обойтись! И дождевые комбинезоны позволяют пилоту не промокнуть, хотя сидит он порой почти что в воде. Дождевики бывают прозрачные и непрозрачные, но по влагозащитным возможностям они почти не различаются (важно, чтобы швы были хорошо проклеены). Правда, под прозрачным дождевиком можно увидеть спонсорские логотипы на комбинезоне.

ЗАЩИЩАЕМ ЛОКТИ, КОЛЕНИ, РЕБРА

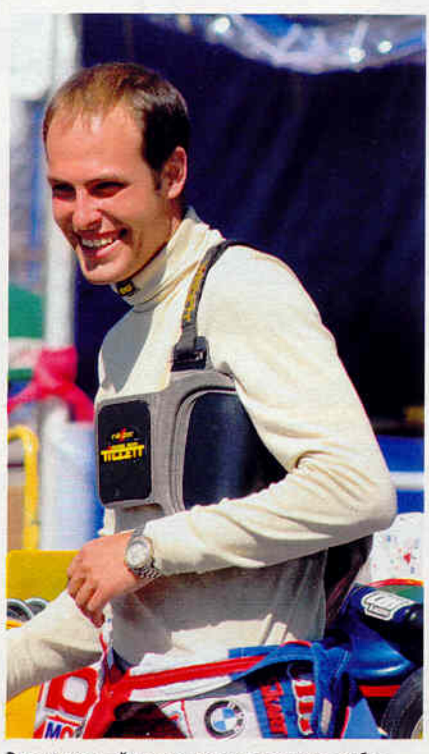
В отличие от турбовизора и дождевой экипировки, предназначенных для ненастной погоды, элементы защиты пилота от травм нужны всегда. Основное назначение картингового комбинезона – механическая защита, и у дорогих моделей она присутствует изначально в виде полистироловых вставок в области локтевых и коленных суставов, груди и спины. А вот бюджетные версии нужно дополнять внешними элементами: налокотниками, наколенниками и защитой ребер. Комбинация «недорогой комбинезон плюс дополнительные элементы», пожалуй, более приемлема – меньше затрат. В качестве же и удобстве внешней защиты можно не сомневаться: именитые фирмы разрабатывают ее с учетом опыта и рекомендаций лучших пилотов.

Наколенники и налокотники для картингистов выполняют из обычных синтетических материалов. Для пилотов же



Картинговый налокотник от травм. Точно такой же, только из огнеупорного материала, применяют пилоты формул в тесном кокпите.





Это не хоккейные доспехи, а защита ребер картингистов. Ее демонстрирует призер чемпионата страны Владимир Нечаев.

формулы и спортивных авто, где есть риск получить травму в тесном кокпите (скажем, при переключении передач) их делают из огнеупорного номекса. Отличить картинговые от формульных просто – последние в два-три раза дороже.

Кстати, существует и жароустойчивый нарукавник: он оберегает локоть от раскаленного двигателя или выпускной системы, исключая, прежде всего, повреждения... комбинезона. Лучше уж оплавить копеечный нарукавник, чем прожечь дорогой комбез.

Еще один элемент экипировки, которым не стоит пренебрегать, – опора для шлема. Масса хорошего шлема всего 1200–1800 г, но и это заметный довесок в ходе гонки, где шейный отдел позвоночника пилота постоянно под нагрузкой. Если же шлем покоится на опоре, шее легче переносить и вертикальные, и боковые перегрузки.

Опора не крепится к шлему жестко, а лишь плотно к нему прилегает. Этого вполне достаточно. Картинговый «ошейник» заметно дешевле огнеупорного автомобильного или формульного, сделанных из номекса. □



Этот блестящий нарукавник не спасает от травм. Его назначение – уберечь комбинезон при контактах с горячим двигателем.



«Липучки» позволяют подогнать наколенник по любой ноге.



Опора для шлема особенно нужна маленьким пилотам: их шея более уязвима, чем у взрослых.

С МАРКОЙ УРТ

Евгений Борисенков. Фото: Георгий Садков

В стане «Субару» чтут субординацию – будь ты трижды дилер, но спортивной техники тебе не видать как своих ушей. Такими поставками ведает специализированное подразделение компании – фирма STI, и дружит она только с избранными национальными представителями. До недавнего времени этот список по существу ограничивался английской «Продрайв», которая снабжала гонщиков всего мира доведенными до спортивных кондиций «импрезами». Нынче перечень малость подрос и включает, помимо прочих, российское предприятие «Успенский раллитехника». Сокращенно – УРТ. Мы познакомились с рецептом приготовления раллийной версии машины «Субару-Импреза WRX», попадающей в классификационную группу N.

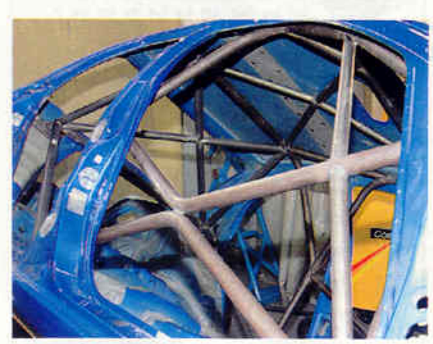
СПРАВА НАЛЕВО

Поскольку в группе N серьезные переделки узлов и агрегатов автомобиля запрещены, для постройки спорткара используют самую заряженную версию из серийных. У «Субару» это «Импреза WRX STI Spec C», существующая лишь… в праворульном исполнении! Поэтому вместе с машиной УРТ получает полный комплект запчастей для перелицовки. Впрочем, особых хлопот эта операция не доставляет – автомобиль-заготовку все равно разбирают дотла.

Голый кузов, установленный на вращающемся стапеле, подвергают серьезной ревизии, тщательно проваривая и усиливая накладками все подозрительные места. Ничего удивительного – раллийный автомобиль много времени проводит в полетах с очень, как правило, жесткими приземлениями. А стандартная, рожденная только ездить, конструкция таких нагрузок не выдерживает.

Затем в кузов вваривают (куда ж без него!) омологированный по международным требованиям каркас безопасности. Пока что покупают у англичан, но вот-вот перейдут к установке отечественного.

Доведенный до спортивного ума остов отправляют в малярку. Скидок на будущую бойцовскую жизнь не делают – все поверхности, включая трубы карка-



Каркас безопасности аналогичен тому, что стоит в автомобилях мирового раллийного первенства.



Баллон автоматической системы пожаротушения выполнен из стали. Карбоновая версия стоит на $1000 дороже.



Ради удобного доступа к узлам и деталям двигателя здесь отказались от подкапотного пластикового обвеса.



Настоящий спортивный кокпит выглядит по-спартански. Отделка из алькантары лишь гасит блики на панели.



Специальный омологированный бензобак существует в трех вариантах – на 51, 60 и 80 литров.

са, пол и дно (!), тщательно подготавливают и окрашивают «под лак». Ничего не попишешь, гонки не только труд, но и праздник – надо соответствовать!

Собранный заново кокпит сильно отличается от исходного. Органы управления переехали на привычную левую сторону, потянув за собой новую приборную панель и, неизвестно зачем, иную отопительную установку. Последняя, кстати, не роскошь, а средство осушения воздуха, позволяющее сохранять стеклам прозрачность при любых перепадах температур. Не вернулись на прежнее место и родные обивки дверей – они попросту не влезли в щель, оставленную каркасом безопасности. Пришлось заменить их плоскими, специально отформованными из фибергласа. Исчезли аэрбеги, «музыка», пепельница и подстаканники, зато появились система автоматического пожаротушения, рация и полный комплект штурманского оборудования. Впрочем, поступаться комфортом вовсе не обязательно – по требованию заказчика в салоне могут сохранить, скажем, центральный бокс-подлокотник или обшить «торпедо» алькантарой. Благородный материал, кроме того что отлично выглядит, не бликует и не отражается в ветровом стекле. Но большинство все же предпо-



Дополнительный аэродинамический элемент обеспечивает устойчивость машины… в полете!

читает натирать панель матовым полиролем, найдя деньгам более практичное применение. Тем более что главные достоинства спортивной машины могут увидеть лишь посвященные.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Двигатель серии Spec C от прочих фирменных собратьев отличается незначительно. Благодаря доработке головки блока, установке облегченных поршней и иных распредвалов его мощность удалось поднять до 280 л. с. (при 6400 об/мин) против 265 л. с. у обычных товарных моторов. Впрочем, в спорте больше ценят высокий крутящий момент, и в данном случае он составляет 412 Н·м при 4400 об/мин.

Готовый двигатель, как и его спортивные коллеги, может похвастаться отменным аппетитом – 70–80 л/100 км на спецучастке и 25 – на дорожной секции. В зависимости от условий соревнований на автомобиль устанавливают топливный бак емкостью 51, 60 либо 80 литров. Само собой, омологированный, с пористым наполнителем.

Родное сцепление для ралли не подошло. Да и что с него взять, если специальное металлокерамическое выдерживает лишь две гонки. Заменять при этом при-



ходится не только диск, но и маховик с корзиной.

Столь же часто вскрывают для ревизии коробку передач. Здесь она кулачковая, селективная (с привычным алгоритмом выбора передач). Кулиса – гоночная с укороченными ходами. В обычной жизни такие из-за быстродействия, как правило, не используют – синхронизаторам для работы необходимо некоторое время.

«Импреза», как известно, автомобиль полноприводный, и для правильного распределения крутящего момента в трансмиссию заложены целых три дифференциала. Пара межколесных – механические дисковые с регулируемым преднатягом и межосевой – с электронным управлением.

Штатные стойки подвески уступили место спортивным Ohlins с изменяемой высотой, жесткостью пружин и усилиями сжатия-отбоя. Сферические шарниры (ШС) в группе N запрещены регламентом, пришлось изобретать специальные малоподатливые сайлент-блоки. Секрет – в особой форме внутренней обоймы и составе резины.

Но больше всего при изготовлении спорткара «пострадали» тормоза. Первым делом отказались от вакуумного усилителя – лишнее передаточное звено в приводе гонщикам ни к чему. Следом удалили и ABS, поставив взаимен клапаны, ограничивающие давление в заднем контуре. Тормозные механизмы «привязали» к пятнадцатидюймовым колесам – именно их, а не штатные «на 17» используют для езды по гравию.

СТАРТОВЫЙ КАПИТАЛ

Пока производство еще в начальной стадии. Собирая по две «Субару» в месяц, мастера УРТ выпустили лишь одиннадцать спортивных машин. Цена экземпляра – от 80 до 180 тыс. долларов. Вилка объясняется амбициями заказчиков: алюминиевый крепеж и карбоновые панели стоят дорого, при том, что бюджетная сталь и фиберглас по большому счету ничем не хуже. Но ведь гонки – это для души, не на каждый день! Впрочем, некоторые предпочитают не приобретать породистый автомобиль в собственность, а арендовать его на очередной уик-энд.

Спрос уже превышает предложение – пилотам, засидевшимся в моноприводных классах, не терпится перейти на другой уровень. И хотя «Субару-Импреза WRX УРТ» до мирового подиума пока не доехала, ее характер соперники оценили. Пятое место в чемпионате мира для новичка – многообещающий результат! □

СЛАВНЫЙ «ГОЛЬФ»

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков

История превращения этого стандартного «Фольксвагена» в эксклюзив весьма необычна. «Гольф» четвертого поколения с двигателем 1,6 л – подарок отца сыну. Но случилось, что счастливым обладатель машины оставался недолго – отец внезапно ушел из жизни. Подарок для сына стал ценным вдвойне, и он решил сделать так, чтобы автомобиль напоминал о близком человеке. Вначале он получил имя собственное – «Слава», а потом при спонсорской поддержке Московского риэлторского центра стал преображаться.

ЛИЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Поначалу изменения коснулись интерьера: обивки и панель приборов вручную обшили искусственной замшей алькантарой, а сиденья – мягкой кожей. Работа, выполненная специалистами фирмы Quantro выше всяких похвал: добротные материалы, отличная подгонка, идеальные швы на сиденьях. Оттенки в интерьере подобраны не случайно. Синяя верхняя часть – цвет неба, лазурный низ – моря, а кожаные вставки на дверях и собственно сиденья – песка. Все это напоминает владельцу о чудесных днях, проведенных вместе с отцом на отдыхе.

Рулевое колесо, кстати, тоже обшито алькантарой в тон панели, и это не только декоративный элемент: такой материал на ободе практичнее кожи. Еще искусственная замша обладает замечательным свойством поглощать звук, что не могло не сказаться на акустике салона. А владелец, между прочим, увлекся высококачественной аудиоаппаратурой и готовил автомобиль к соревнованиям по автозвуку. С этой целью он выстроил довольно сложную систему на базе компонентов «Саундстрим» и «Альпайн». Головное устройство – топовая модель в линейке. Кроме того, в салоне разместились два цветных монитора на жидких



Аэрография на задней двери видна днем, ночью имя «Слава» высвечивается там, где у обычного «Гольфа» ручка открывания багажника.

В салоне царствует алькантара и кожа – сочетание цветов создает умиротворенное «пляжное» настроение.

Стильный блок управления пневмоподвеской.

Самые габаритные элементы модернизированной подвески – компрессор с ресивером – буквально втиснули за задние сиденья…

…а оставшееся пространство в багажнике заняли компоненты аудиосистемы.

кристаллах, которые позволяют смотреть телепрограммы, фильмы и даже пользоваться игровой приставкой. Любопытно, что один монитор традиционно расположен на консоли, а второй выезжает из полки багажника и ориентирован… назад. Изюминка такой компоновки становится очевидной, когда где-нибудь на пикнике поднимают дверь багажника. Расположившись компанией на раскладных стульчиках, можно наслаждаться видео и чистым звуком: в этом случае им заведует отдельная пара динамиков в задней части машины. Все работы по подбору компонентов и инсталляции «музыки» проводили специалисты компании «Осмос плюс».

ОТБРОСИВ ЛИШНЕЕ

Разумеется, эксклюзивный автомобиль должен и выглядеть, и ездить соответствующим образом. Этим занималось тюнинговое ателье RT-Tuning. Там экстерьер изменили до неузнаваемости: передний бампер, приглянувшийся заказчику в каталоге «Порше», подогнали до требуемых размеров – его пришлось сначала разрезать, а потом сращивать. Задний, в котором теперь разместились прямоугольные патрубки выпускной системы, изготовили по собственным эскизам. Поскольку колеса с покрышками 235/45R17, да еще на 30-миллиметровых проставках, не умещались в колесных арках, штатные отбортовки срезали и заменили новыми, более широкими. Завершили работу над



Передний бампер не случайно напоминает «Порше-GT2» – его выбирали по каталогу именно этой фирмы.

обвесом установкой оригинальных порогов и небольшим задним спойлером.

При этом владелец предпочел, чтобы внешность была достаточно лаконичной, не перегруженной лишними элементами. Повторители поворота перекочевали с передних крыльев в стильные зеркала заднего вида, молдинги и дверные ручки канули в Лету. Позвольте, а как же открыть двери? Для этого достаточно нажать кнопку на брелоке, после чего они разблокируются и с помощью толкателей немного приоткроются. Если же аккумулятор разрядился, до моторного отсека можно добраться с помощью «секретки».

Цвет для уникального автомобиля в фирме Profi-auto подобрали соответствующий – хамелеон. В техпаспорте он числится как синий, но таковым предстает лишь в темном помещении. Стоит только солнечным лучам упасть на многослойное покрытие, как оно тут же начинает играть золотыми бликами. Эти метаморфозы тоже не случайны – они повторяют цветовую гамму салона, где, как было сказано, доминируют синие и бежевые тона.

ВОЗДУХ В МОТОР И ПОДВЕСКУ

Техническое содержание – под стать облику. Владелец сначала настаивал на стандартных способах форсировки мотора – увеличении рабочего объема и «игре» с фазами газораспределительного механизма. Это вполне зрелое и взвешенное решение: автомобиль должен быть приспособлен к повседневной эксплуатации и выжимать сверхвысокие показатели с малолитражного двигателя нецелесообразно. Однако реализовать пожелания удалось более оригинальным способом – установкой турбокомпрессора «Гаррет».

Заказчик вначале сомневался, но, узнав о результатах подобной операции на другой машине, дал согласие и получил вполне динамичный и эластичный мотор, выдающий около 136 л.с. и 180 Н·м крутящего момента. Двигатель, естественно, «разжали», установили турботаймер и новый ресивер. Под изменившиеся характеристики мотора тюнеры подобрали соответствующий ряд в пятиступенчатой механической коробке передач. Новый набор шестерен ориентирован в первую очередь на лучший разгон, а не на повышение максимальной скорости. И хотя автомобиль не пугает сумасшедшим ускорением, его способностей вполне хватает, чтобы лидировать в потоке.

Еще одна особенность «Фольксвагена-Гольф Слава» – пневмоподвеска из американских комплектующих. Пневмокамеры, которые сообщаются с компрессором и управляются специальным контроллером, позволяют менять дорожный просвет и регулировать усилие отбоя. В итоге на ходу автомобиль чем-то напоминает «ситроены» с гидропневматической подвеской. Он довольно подробно отрабатывает мелкие дефекты дорожного покрытия (это вина больших колес с низкопрофильной резиной), зато на крупных неровностях приятно удивляет плавностью хода. Скажем, на ходе отбоя компрессор, установленный за задним сиденьем, моментально реагирует на изменение давления в камере и поддерживает кузов в горизонтальном положении, не позволяя ему раскачиваться. Соответственно и при резком маневрировании автомобиль практически не кренится.

В конечном итоге от модели-донора нетронутой осталась лишь крыша. Стоимость эксклюзива нельзя считать разумной, но не будем забывать, что для владельца автомобиль ценен не только оригинальными комплектующими. Главное для него, что все доработки, объединенные именем Слава, в целом гармоничны и подчинены одной идее. □

Подвеска в крайнем нижнем положении – на парковке...



...и в максимально поднятом – для преодоления крупных неровностей. За спицами колес видны четырехпоршневые тормозные суппорты «Брембо».



Отличия от стандарта: новый ресивер, турбокомпрессор, гелевый аккумулятор и над ним – контроллер пневмоподвески.





ЧТОБЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ…

«КИА-Спектра», которую производит Ижевский автозавод, вряд ли отнесешь к «драйверским» автомобилям – как по ходовым качествам, так и по облику. Единственное – шильдик RS на крышке багажника некоторых модификаций, что обычно намекает на принадлежность к классу спортивных автомобилей. В данном случае это не соответствует действительности. Иное дело – новый «обвес» тольяттинской студии Никиты Матюхина. С этим добавлением «Спектра» выглядит должным образом: агрессивные бамперы, пороги и антикрыло. Все это преобразило семейный седан. Теперь дело за тюнингом агрегатов.

ОСТАНОВИТЕ «БУМЕР»!



Кому по карману новый БМВ, не отпугнет и цена почти в 3000 евро за мощные тормозные механизмы от «МК-Моторспорт». Эта немецкая фирма давно специализируется на доводке тормозных систем баварских скороходов. Ее очередная новинка включает 396-миллиметровые вентилируемые перфорированные диски и шестипоршневые суппорты для передней оси, а также механизмы той же конструкции для задней. Правда, диаметр здесь поменьше, «всего» 380 мм, и машинки «попроще» – четырехпоршневые. Есть и изюминка: алюминиевые ступицы дисков и суппорты можно окрасить в разные цвета либо отникелировать. Сертификат соответствия и двухгодичная гарантия прилагаются. И еще: фирменный веб-сайт имеет русскоязычную версию – для российских поклонников тюнинга БМВ.

ЛЕВ ПРЕОБРАЗИЛСЯ

Новый «СЕАТ-Леон», следуя последним тенденциям, стал крупнее, а главное, выше предшественника. Чтобы придать образу большую стремительность, тюнинговое ателье JE Design разработало аэродинамический комплект Wide body (дословно – широкий кузов). В таком исполнении, да еще на заниженной подвеске и 18-дюймовых колесах, автомобиль приобрел вполне динамичный облик. Традиционный набор из бамперов и порогов венчает развитый задний спойлер, который снижает подъемную силу на высокой скорости. Мера не лишняя: под капотом установлен форсированный до 244 л.с. (крутящий момент – 355 Н·м) двухлитровый мотор с непосредственным впрыском. О его потенциале недвусмысленно говорят два сдвоенных 90-миллиметровых патрубка настроенной выпускной системы.



ТРИ ПОДВЕСКИ ДЛЯ «ДЖЕТТЫ»

После европейского дебюта седана «Фольксваген-Джетта» им занялось тюнинговое ателье KW, предложив три варианта подвески. Чтобы сделать более послушным поведение автомобиля, его можно «посадить» на 35–65 мм ниже. Первый вариант поможет сохранить равновесие между плавностью хода, управляемостью и безопасностью, второй, с меньшим клиренсом – для водителей со спортивными амбициями, ну а третий, самый радикальный – для технически грамотных водителей. В этом случае у амортизаторов можно варьировать усилия сжатия и отбоя. Во всех комплектах применена сталь, обработанная по технологии inox line, что гарантирует надежность и долговечность элементов подвески.





СИЛЬНОЕ ЗВЕНО

Денис Чиликин

Что, кроме ушей, нужно, чтобы слушать музыку в машине? Правильно – ресивер, колонки и провода для подключения. Но истинным любителям звучания этого мало. В более или менее серьезной установке можно встретить отдельный внешний усилитель, и не один. Что ж, попытаемся разобраться, в чем его преимущество – попутно избавимся от некоторых ошибочных заблуждений…

Не слишком увлекающиеся аудиотехникой зачастую путают два понятия – «мощно» и «громко». Вывод такой: «я громкую музыку не слушаю, и, значит, мощный усилитель мне не нужен». Хочется спросить: если вы не гоняете под 250 км/ч, вам не нужна машина помощнее? Вы возразите: мощная – это не только «максималка», но и динамика разгона, благодаря которой легче маневрировать… С «музыкой» – то же самое. Для качественного воспроизведения усилителю нужно работать не на пределе своих возможностей, а с запасом, чтобы при необходимости можно было выплеснуть энергию, отыгрывая сложную композицию. Громкость зависит не только от усилителя, но и от колонок, их чувствительности, установки и т.д.

На любом современном головном устройстве можно увидеть цифры «4 х 50W» или даже еще больше. Что – разве это мало? Смотря что и как мерить. На ресиверах указывают максимальную мощность, которую, в общем-то, они могут выдать, но только в пике сигнала (на протяжении короткого времени). При этом нелинейные искажения могут достигать порядка 10%, а то и выше – это уже не музыка. Да и «убить» высокочастотную акустику в таком режиме гораздо проще, чем более мощным усилителем, работающим без искажений.

Любые приличные динамики с легкостью отыграют два десятка ватт, отдаваемых встроенным усилителем ресивера. Но именно 10–20 Вт, а не 50! В этих пределах колеблется номинальная мощность современных головных устройств. В отличие от «максималки», она измеряется при фиксированных нелинейных искажениях, напряжении питания и нагрузке. То есть это – та мощность, при которой музыка еще остается музыкой, а не хрипит и пищит, выдавая заветные цифры.

МОНО, СТЕРЕО...

«Стерео» – это не просто две колонки. Это две колонки, каждая из которых играет свою партию. Благодаря этому можно добиться реалистичности и понять расположение инструментов на сцене. Обычно у ресивера четыре выхода: два – для задних колонок, два – для передних. Но это – не объемный звук: две тыловые колонки в точности дублируют фронтальные. Это далеко не то же, что в системах объемного звучания домашних кинотеатров! В них тыловые колонки работают независимо, позволяя добиться эффекта перемещения какой-нибудь птички по периметру комнаты.

Но расстраиваться не стоит. Если вспомнить концертный зал, то сцена всегда находится перед вами, а если удалось достать билет в центральный сектор – то вот она, наиболее приятная точка прослушивания. Отсюда вывод: в серьезной системе вполне достаточно только фронтальной акустики. Единственный минус – обделенные задние пассажиры.

ПО ПОРЯДКУ НОМЕРОВ...

Двухканальные усилители. В большинстве установок их используют для получения более качественного и мощного звучания пары динамиков или одного сабвуфера. Почему одного? Сабвуфер должен воспроизводить только особо низкие частоты (обычно ниже 60–100 Гц), а они,



ДВУХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ LIGHTNING AUDIO B3.200.2 BOLT

Ориентировочная цена – $150. Выходная мощность 75x2 Вт при четырехомной нагрузке. При мостовом подключении способен выдать 200x1 Вт. Встроенный фильтр высоких/низких частот настраивается в пределах 40–440 Гц. Предусмотрена отключаемая система усиления баса.



ДВУХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ ROCKFORD FOSGATE P550.2 PUNCH

Ориентировочная цена – $550. Серьезная модель с немалой мощностью – 150x2 Вт при четырехомной нагрузке. При использовании двухомной нагрузки способен выдать 275x2 Вт, а в «мосту» и все 550. Встроенный фильтр высоких/низких частот настраивается в пределах 40–400 Гц и может работать как полосовой.

как известно, не локализуются. Поэтому можно обойтись и одним сабвуфером, подключенным одновременно к двум каналам в монорежиме (мостовое подключение). Результат – форсирование мощности.

Чтобы «саб» играл только сверхнизкие частоты, используют встроенный в усилитель фильтр низких частот (ФНЧ). Без него никак – вся музыка превратится в «бубнеж» из багажника. С остальной акустикой поступают наоборот – убирают низкие. Наиболее оптимален тот вариант, когда частота раздела не фиксирована, а может варьироваться.

Существуют ли одноканальные усилители? Да, но скорее как «экзотический вариант»: ввиду своей неуниверсальности широкого распространения они не имеют.

Безусловные рекордсмены продаж – четырехканальные усилители. Свою популярность они заслужили именно благодаря универсальности. Самая распространенная схема подключения – два канала на фронтальную акустику и два канала на сабвуфер. Убиваем двух зайцев: и акустику подключаем, и сабвуфер, а если такового не имеется, можно подключить акустику тыловую. А еще есть так называемое «поканальное» или «полосовое» подключение – одна пара выходов идет к «пищалкам», вторая – на Н4. Правда, в этом случае понадобятся уже более серьезные фильтры с широкими возможностями регулировки.

Мы перепрыгнули через трехканальные усилители. Да, такие тоже есть – третий канал обычно используют для подключения сабвуфера.

Что касается пятиканальных усилителей, то, по сути, это те же четырехканальники с еще одним каналом для сабвуфера. Если с «басовым» каналом все понятно, то оставшиеся четыре можно использовать как для системы с фронтальной и тыловой акустикой, так и для «поканалки», но опять-таки если позволяют фильтры.

От шести и более... Тут, как говорится, на что потянет фантазия. Возможны все предыдущие варианты и даже «поканалка» для трехполосной акустики (опять-таки если позволяют фильтры).

Купить усилитель – полдела, вторая половина – его установка. Корпус и проводка должны быть надежно зафиксированы. Не забудьте про естественную вентиляцию – все усилители греются. И последнее: если один усилитель бортовая система переживет без потерь, то в случае с несколькими мощными возможны сложности. Иногда приходится устанавливать дополнительный аккумулятор, заменять генератор... Любите ли вы музыку до такой степени?



ЧЕТЫРЕХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ MAGNAT HOT ROD 4500

Ориентировочная цена – $250. Четырехканальный усилитель с мощностью 80x4/240x2 Вт при нагрузке 4 Ом. С двухомной нагрузкой выдает 180x4/500x2 Вт. Встроенный фильтр высоких/низких частот настраивается в пределах 40–250 Гц. Предусмотрена отключаемая система усиления баса на частоте 45 Гц.



ПЯТИКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ DLS RA50 СЕРИИ REFERENCE

Ориентировочная цена – $600. Выходная мощность 70x4 + 265x1 Вт. Способен справляться с нагрузкой 2 Ом на всех каналах. «На борту» фильтры низких/высоких частот, сабсоник и регулятор фазы. Входы «высокого уровня» позволяют подключать к усилителю ресиверы без линейных выходов.



ИТАЛЬЯНКА С ХАРАКТЕРОМ

Не успела «Альфа-Ромео 159» примелькаться на дорогах, как фирма Eibach предложила свой вариант подвески нового седана. «Альфу» никогда нельзя было упрекнуть в пресном характере. Однако немецкие тюнеры посчитали, что для поклонников динамичных автомобилей баланс между комфортом и управляемостью можно сместить в сторону последней. Комплекты пружин Pro-Kit, амортизаторов Pro-Damper и алюминиевых колесных проставок Pro-Spacer были разработаны с учетом результатов многочисленных тестов. Пружины, естественно, обладают прогрессивной характеристикой, понижают центр масс и, в итоге, улучшают параметры управляемости и устойчивости. Той же цели служат и проставки, расширяющие колею.

В компетентности Eibach можно не сомневаться – многие решения этой инжиниринговой компании проверены в большом спорте, включая чемпионаты формулы 1 и WRC.

ГОЛОВА И УШИ

Мобильный телефон – неотъемлемая часть современной жизни. Производители головных устройств с этим не спорят, а, наоборот, идут на поводу у современных технологий. В модельном ряду Pioneer 2006 года заметную позицию занимают головные устройства с использованием беспроводной технологии Bluetooth. С ней можно забыть про всевозможные дополнительные устройства hands-free и использовать потенциал головного устройства с подключенной к ней акустической системой. Наглядный пример – MP3/WMA/WAV-ресивер Pioneer DEH-P55BT.Управление функциями телефона производится непосредственно с передней панели ресивера, а при необходимости можно импортировать и русскоязычную телефонную книгу. Само собой, достоинства аппарата на этом не заканчиваются. Среди особенностей отметим мощный усилитель (50 Вт х 4) с возможностью подключения пассивного сабвуфера, продвинутый эквалайзер, дополнительный линейный вход, фирменную шину IP-Bus. Заслуживает внимания и оформление: ЖК-дисплей и изменяемые тона подсветки клавиш радуют глаз и позволяют идеально вписать ресивер в интерьер вашего автомобиля.

Ориентировочная цена – 340 долл.



ПУСТОЙ НОМЕР?

Максим Приходько.
Фото: Константин Якубов

Восьмого августа 2005 года после соответствующей процедуры были внесены очередные поправки в 12-ю главу КоАП РФ – «автомобильную». В частности, усилено наказание за управление автомобилем без государственных регистрационных знаков. Раньше такое «развлечение» каралось штрафом в 50 рублей. Отныне сумма возросла многократно – 2500 рублей и/или лишение права управления на срок от одного месяца до трех. Широкая общественность по этому поводу возражать не стала. Да с чего бы?.. Интернет-форумы полны разных историй, связанных с ездой (в силу разных обстоятельств) без госномеров. Рассказывали, что в некоторых регионах ездить без номеров стало чуть ли не признаком шика: смотрите, мол, какой я крутой, все могу себе позволить. Что мне ваш «полтинник»! Госдума довольно оперативно ужесточила наказание. Теперь, решили депутаты, неповадно будет без номеров разъезжать.

С тех пор прошло 10 месяцев. На первый взгляд «безномерных» машин в столице резко поубавилось. Хорошо! Значит, испугались «крутые» крутых мер… Ну а как все же в реальной жизни? Для того чтобы проверить это «на собственной шкуре», в одну из недавних весенних пятниц я снял номера со своего автомобиля и поехал выполнять задание редакции.

В ПОИСКАХ КАПИТАНА ИВАНОВА

Честно говоря, было страшновато: остаться без прав, да еще весной, когда в конце недели домочадцы набивают машину дачным скарбом, торопя под бессмертное гагаринское «поехали!». Да и без дачи перспектива три месяца ходить пешком радовала мало. Фотограф тоже действовал на нервы. Пока я откручивал номера, он вкратце пересказывал мне сюжет пьесы Н.Эрдмана «Самоубийца». Еще накануне мы попытались набросать примерный маршрут, с тем чтобы в него попало побольше «проблемных» мест, где «пасутся» экипажи ДПС. «Давай сначала смотаемся в сторону Останкина – мне надо там встретиться со знакомым», – дал



Через четыре минуты я буду без номеров.


Начало проспекта Мира. Я боюсь, но еду.



Через секунду мы отстанем от белой «Тойоты», чтобы наш голый бампер предстал во всей красе.

И вновь мимо. Я управляю машиной-невидимкой.



отмашку мастер выдержки и диафрагмы.

Уважаемые москвичи и гости столицы! До чего же похорошела столица как в целом, так и в частностях! А тут еще боковое зрение, презрев команды мозга о внимании, выхватывает на тротуарах фигурки хорошеньких барышень. Через десять минут пути колени уже предательски не дрожат и руки не потеют. А чего бояться? На Садовом кольце гаишников полно, но разве вычленишь какую-нибудь машину из потока? Вот инспектор пристально вглядывается вперед, но, кажется, меня не замечает – передо мной троллейбус.

Если Правил грубо не нарушать и при этом двигаться в середине потока – глядишь, можно и проскочить до Останкина. Однако для этого я еще должен миновать развязку с Третьим транспортным кольцом, где часто дежурят инспекторы. «А ну-ка, держись правее», – с легким нажимом в голосе командует фотокор. Увы, именно такие правила игры мы для себя установили… Эх, ходить мне пешком, но что поделаешь – перестраиваюсь. Бело-голубой «Форд» стоит аккурат на выезде с проспекта на кольцо. Ба, да рядом с ним еще и постовой! Пытаюсь сделать выражение лица как у Юрия Деточкина, когда он понял, что будет играть в народном театре самого Гамлета. А между тем «Форд» и его команда все ближе. Впереди легковушка, но расстояние между нами такое, что мой голый до неприличия бампер виден невооруженным взглядом. «Ну-у-у…» – тихо подвываю я, мысленно прибавляя к тем самым двум с половиной тысячам штрафа стоимость проездного на метро на три месяца. Но нет, судьба вновь на моей стороне – нас почему-то не замечают стражи правопорядка! Эдак мы точно доедем до Останкина и даже сумеем вернуться в редакцию!

Следующая «встреча с прекрасным» состоялась в районе станции метро «Алексеевская». Бодрого инспектора издалека опознаю по трем буквам на его куртке. Неподалеку служебный автомобиль цвета талого снега с синей полосой. Пока «мой» гаишник стоит спиной, но как только он развернется, так мне и каюк. Скорее всего… Да не скорее, а точно! Я почти в двадцати метрах от него, в десяти… И как назло транспортный поток чуть замедлил свой бег. Инспектор развернулся! Обратный отсчет продолжается. Я уже вижу тяжелый взгляд жены, уже чувствую, что, как все тот же Деточкин, сейчас начну мямлить «ну, това-а-арищ капитан…» Между нами 10, 7, 5(!) метров. Три! Знаете, что было дальше? Офицер вдруг начал совершать некие вращательные движения полосатым жезлом, недвусмысленно указывая всем участникам дорожного движения – проезжайте побыстрее, граждане водители, не задерживайтесь! И мне тоже! «Широка страна моя родная!» – не стесняясь своих вокальных данных, пел я, рассекая пространство и время, проезжая мимо ВДНХ, вдоль все еще экзотической монорельсовой дороги и знаменитой Останкинской телебашни. Обратная дорога если и пугала, то чуть-чуть.

Естественно, стечение обстоятельств, скажете вы. Мол, так не бывает, и все в таком духе. Отчасти да, хотя – как сказать. Я не прятался, но и не наглел, вызывая к своей персоне повышенное внимание. Ехал обыкновенным белым днем. Каждый раз, когда мне попадался инспектор, во мне боролись два противоречивых чувства. Очень надеялся встретить бдительного и при этом честного, неподкупного и грамотного «капитана Иванова», но одновременно и страшился встречи с ним. Ведь я грубо нарушаю Правила, да еще вступившие в силу совсем недавно…

Для чистоты эксперимента на обратном пути специально проехали буквально под носом инспектора, который контролировал движение на съезде с моста перед Рижским вокзалом. Для разворота там предназначена всего одна (!) полоса. От идущей впереди машины мы отстали насколько возможно; скорость на повороте, понятно, и так не самая



Еще один пост на проспекте. Проезжаем без приключений.

высокая… Камикадзе, да и только! Сейчас наверняка остановят, и я получу все то, на что так настойчиво нарывался целый час... Но, кажется, мягкая волшебная шапка-невидимка нежно накрыла нас, доказывая, что закон законом, а человеческий фактор никто не отменял. Я был не просто в зоне прямой видимости – в нескольких метрах от сотрудника ГАИ, и весеннее солнце ярко освещало мою «Нексию» ярко-красного (!) цвета. Офицер лениво скользнул взглядом по машине… и все!

ПРЕСТУПЛЕНИЕ БЕЗ НАКАЗАНИЯ

Вот так мы и разъезжали по дорогой нашей столице в течение нескольких часов – безрезультатно. Возможно, если бы мы выехали на МКАД, нас точно остановили. Особенно ночью, когда других машин нет. Или на выезде из Москвы, или на въезде в нее. Хотя тоже не факт. С другой стороны, моего коллегу, который однажды по большой надобности ехал без номеров, «вычислили» простые милиционеры из отделения и вызвали по рации машину ГАИ. Что характеризует их с положительной стороны. Видимо, мой маршрут пролегал вдалеке от того отделения милиции. За несколько часов, пока проходил наш эксперимент, я неоднократно имел все шансы пополнить бюджет родины своими кровными 2500 рублями. Но, видимо, родине эти деньги ни к чему…

Нас постоянно убеждают с высоких трибун, что гаишники часто смотрят сквозь пальцы на многие нарушения только потому, что «цена» им – 50 рублей. Дескать, такая сумма никого не остановит… Недавно депутат Владимир Плигин (автор законопроекта об увеличении штрафов) рассказал, что «стоимость» работы судебного исполнителя, который отвечает за их собираемость в бюджет – 250 рублей (за каждый штраф). Мол, поэтому они никак не взимаются, а вот стоит их повысить хотя бы до 300 рублей… Позвольте, но вот результат нашего маленького и не слишком объективного эксперимента: даже перспектива наказать нарушителя на две с половиной тысячи рублей практически ничего не изменила! Так что же, если поднять нижнюю планку с 50 до 300 рублей – будет больше догляда?

Часто приходится слышать: «достали», мол, владельцы дорогих автомобилей, те, что с мигалками и спецномерами – что бы они ни вытворяли на дороге, ГИБДД их как будто и не видит вовсе. Но, выходит, что и меня, рядового автовладельца и нарушителя, тоже не видит! Так что суть проблемы не только в размере штрафа, а и в тех людях, что обязаны следить за соблюдением правил и при их нарушении выписывать штрафы. А они в исполнении своих служебных обязанностей у нас не очень заинтересованы. Почему? Это тема отдельного разговора. □

ДЕЛО ЗАКРЫТО. ВОПРОСЫ ОСТАЛИСЬ...

Отдел автомобильной жизни ЗР



Вряд ли кто-то не знает об этом. Губернатор Алтайского края, всенародно любимый артист Михаил Евдокимов погиб в результате дорожно-транспортного происшествия на трассе Барнаул–Бийск 7 августа 2005 года (ЗР, 2006, № 2, 3, 4). Третьего февраля суд Зонального района Алтайского края назвал виновником аварии водителя Олега Щербинского и приговорил его к четырем годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении. Защита подала в Алтайский краевой суд кассационную жалобу на обвинительный приговор.

Двадцать второго марта краевой суд рассмотрел жалобу. Коллегия определила, что суд Зонального района правильно установил ситуацию на дороге, но дал ей неверную юридическую оценку. Не согласился суд и с тем, что водитель Зуев выполнял срочное задание: он вез чету Евдокимовых в село Полковниково на мероприятия по случаю юбилея космонавта Германа Титова. В итоге судья объявил свое решение: дело Щербинского прекратить за отсутствием состава преступления!

Об этом деле слышал, наверное, каждый автолюбитель, а многие приняли участие в акциях протеста. Но при этом закрытый по неизвестным причинам суд в п. Зональном не смог разобраться в причинах ДТП, установить, кто реально в нем виновен, и только породил недовольство и ненужные слухи. Не стал вникать в дело и краевой суд, который сразу отмел просьбу адвокатов о дополнительной автотехнической экспертизе на месте ДТП. Раньше подобное ходатайство отклонила и судья Зонального суда Щегловская...

Итак, решение принято – вопросы остались. Редакция «За рулем» на свой страх и риск (а также за свой счет) решила провести автотехнические исследования, для чего были приглашены эксперты-автотехники Александр Гладышев и Сергей Мукимов. Исследование проводилось по всем правилам за несколько дней до того, как Алтайский суд оправдал Олега Щербинского; затем уже в Москве ее результаты обрабатывала группа экспертов.

Место ДТП с высоты березы. В тот августовский день так же могла поворачивать «Тойота» Щербинского.

ДВИГАЙСЯ «МЕРСЕДЕС» С РАЗРЕШЕННОЙ СКОРОСТЬЮ, ОН УСПЕЛ БЫ ОСТАНОВИТЬСЯ. ЭТО ДАЕТ ОСНОВАНИЯ ПОЛАГАТЬ, ЧТО ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ «МЕРСЕДЕСА» НЕ СООТВЕТСТВОВАЛИ ТРЕБОВАНИЯМ ПРАВИЛ И НАХОДЯТСЯ В ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ С ФАКТОМ ДТП (ПУНКТЫ 10.1 и 10.3 ПДД РФ).

КТО ВИНОВАТ? ВЕРСИЯ ЗР

Рассказывают эксперты-автотехники Александр Гладышев, Сергей Мукимов и директор юридической фирмы «Правозащита «За рулем» Сергей Волгин.

– В составе группы специалистов мы выехали на место и попытались разобраться, как развивались события в тот день и что послужило причиной трагедии. Для этого надо очень четко представлять себе, как двигались автомобили до столкновения, какое положение они заняли в момент удара и т. д. Такой информации у нас не было, пока кто-то не выложил на одном из сайтов в интернете (на свой страх и риск, дело-то закрытое!) отсканированную копию схемы происшествия, заключения экспертов и приговор суда первой инстанции. Именно от этого мы и отталкивались в нашем расследовании.

Итак, автомобиль «Мерседес» губернатора Евдокимова двигался по встречной с включенным проблесковым маячком. Часть свидетелей это не подтверждает, а данных, что был включен еще и звуковой сигнал, нет вовсе. Автомобиль «Тойота» Олега Щербинского находился впереди на перекрестке. Он собирался поворачивать налево, в сторону деревни Плешково. Как показал расчет экспертов следствия, перед началом торможения скорость «Мерседеса» была не ниже 149 км/ч. На схеме ДТП зафиксирован его тормозной след длиной 84 (!) метра. И определено наиболее вероятное место столкновения двух автомобилей. Кстати, именно «Тойота» врезалась в заднюю правую дверь «Мерседеса», а не наоборот. После столкновения лимузин вылетел с проезжей части и врезался в земляной вал.

Для эксперимента мы взяли два автомобиля – праворульную «Тойоту» и «Волгу» (она больше всего подходила по размерам). Абсолютно точно определить место начала маневра автомобиля Щербинского мы не могли, поэтому отталкивались от места, откуда Щербинский мог совершать маневр в соответствии с ПДД. Измерения проводились в статике. «Тойота» стояла на определенном месте, а «Волга» медленно выезжала из-за горки. В момент, когда водитель «Тойоты» видел в зеркалах «Волгу», он нажимал на тормоз. Как только у «японки» загорались стоп-сигналы, тормозил и российский автомобиль. После этого мы измеряли получившееся расстояние, которое и учитывали эксперты при расчетах.

Во время эксперимента роль «Мерседеса» играла «Волга», роль «Тойоты» – «Тойота».



Расстояния промеряются с точностью до сантиметра.

У ЩЕРБИНСКОГО ДОЛЖНО БЫЛО БЫТЬ ВРЕМЯ ДЛЯ ТОЧНОЙ ОЦЕНКИ СИТУАЦИИ И ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ПДД. А ТАК КАК СТОЛКНОВЕНИЕ СОСТОЯЛОСЬ, МОЖНО ПОЛАГАТЬ, ЧТО И ДЕЙСТВИЯ О. ЩЕРБИНСКОГО НЕ СООТВЕТСТВОВАЛИ ПДД РФ (ПУНКТАМ 8.1 И 10. 1, ЧАСТЬ 2).

Когда в зеркале заднего вида появлялись фары «Волги», водитель «Тойоты» нажимал на тормоз.

Теперь обратимся к Правилам дорожного движения. Как следует из материалов дела, автомобиль «Мерседес» двигался с включенным проблесковым маячком. В соответствии с пунктом 3.1 Правил водитель лимузина был вправе при выполнении неотложного служебного задания, включив «маячок», отступать от требований ПДД, в том числе превышать скорость и двигаться по встречной полосе. Правда, лишь при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Вот только само по себе столкновение с «Тойотой» еще не означает, что водитель «Мерседеса» не обеспечил эту безопасность. Формально, если бы «японка» не поворачивала, лимузин просто проехал бы мимо. С какой угодно большой скоростью, пусть даже и по встречной полосе. Следовательно, одна из причин ДТП может крыться в маневре «Тойоты», – пункт 8.1 ПДД обязывает водителей перед началом выполнения маневра убедиться в его безопасности.

Понятно, что поворачивающий налево автомобиль «Тойота» создает опасность для водителя «Мерседеса», который движется прямо. Следовательно, в такой ситуации Зуев должен был руководствоваться пунктом 10.1 ПДД и снизить скорость. Из материалов дела видно, что он пытался затормозить, но это не помогло избежать столкновения. Эксперты показали, что, двигайся «Мерседес» с разрешенной скоростью, он успел бы остановиться. Это дает основания полагать, что действия водителя «Мерседеса» не соответствовали требованиям Правил и находятся в причинной связи с фактом ДТП (пункты 10.1 и 10.3 ПДД РФ).

В то же время результаты нашего эксперимента подтвердили результаты следственных действий: видимость в зеркалах заднего вида автомобиля «Тойота» была достаточной! Нам удалось определить, что в момент, когда ее водитель должен был видеть «Мерседес», расстояние между ними могло составить от 315 до 323 метров. Таким образом, даже если бы губернаторский лимузин двигался с максимально возможной конструктивной скоростью 250 км/ч (69,4 м/с) без торможения до момента столкновения, у Щербинского было не менее 4,5 секунды, чтобы отказаться от маневра – поворота налево. Это как раз и означает, что водитель «Тойоты» был в состоянии обнаружить опасность в виде несущегося «Мерседеса»,


На схему накладываются результаты наших замеров.

обязан был снизить скорость и отказаться от маневра (поворота), «чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда» (пункт 1.5 ПДД). И с формальной точки зрения совершенно не важно нарушал «Мерседес» Правила или нет. У Щербинского было время, чтобы остановиться, но этого не произошло. Более того, именно «Тойота» врезалась в «Мерседес» – значит, в этот момент она двигалась. Отсюда можно предположить, что и действия О.Щербинского не соответствовали ПДД РФ (пунктам 8.1 и 10.1, часть 2).

Но наш эксперимент породил куда больше вопросов по поводу губернаторского «Мерседеса». Жаль, что они почему-то упорно не интересовали следствие. Например, в тормозной системе автомобиля Mercedes-Benz S420L (кузов W140) имеется антиблокировочная система ABS. Однако анализ имеющихся у нас материалов показал, что на месте ДТП остались «следы юза дугообразной формы». То есть, скорее всего, ABS не работала и автомобиль занесло. А значит неисправность тормозной системы могла быть одной из причин гибели людей. Следствие эти вопросы не рассматривает. Также следователи и судья проигнорировали информацию о том, что разрешение на маячок для губернаторской машины было давно просрочено. А если мигалка вне закона – не может идти речи об «отступлении от ПДД».

В любом случае, по нашему мнению, с юридической точки зрения можно сделать вывод об обоюдной вине водителей в этой аварии. Зуев даже при наличии включенной мигалки обязан был обеспечивать безопасность дорожного движения, но своими действиями он фактически поставил себя в ситуацию, когда не имел технической возможности избежать столкновения. Щербинский же имел достаточное время, чтобы трезво оценить ситуацию на дороге и либо просто остановиться, либо продолжить движение прямо, что, возможно, позволило бы избежать столь трагических последствий. Но – увы…

В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ, ПО НАШЕМУ МНЕНИЮ, С ЮРИДИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ МОЖНО СДЕЛАТЬ ВЫВОД ОБ ОБОЮДНОЙ ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ В ЭТОЙ АВАРИИ.

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ ЗР

Откровенно говоря, мы не рассчитывали на такие результаты нашего эксперимента, но независимо от этого решили ознакомить с ними читателей журнала. В любом случае, суд свое решение принял, решением Алтайского краевого суда об оправдании Олега Щербинского мы вполне удовлетворены и не собираемся его оспаривать. Собственно, у нас и права такого нет – ни юридического, ни человеческого – трое участников того ДТП мертвы. Но некоторые выводы все-таки сделать надо.

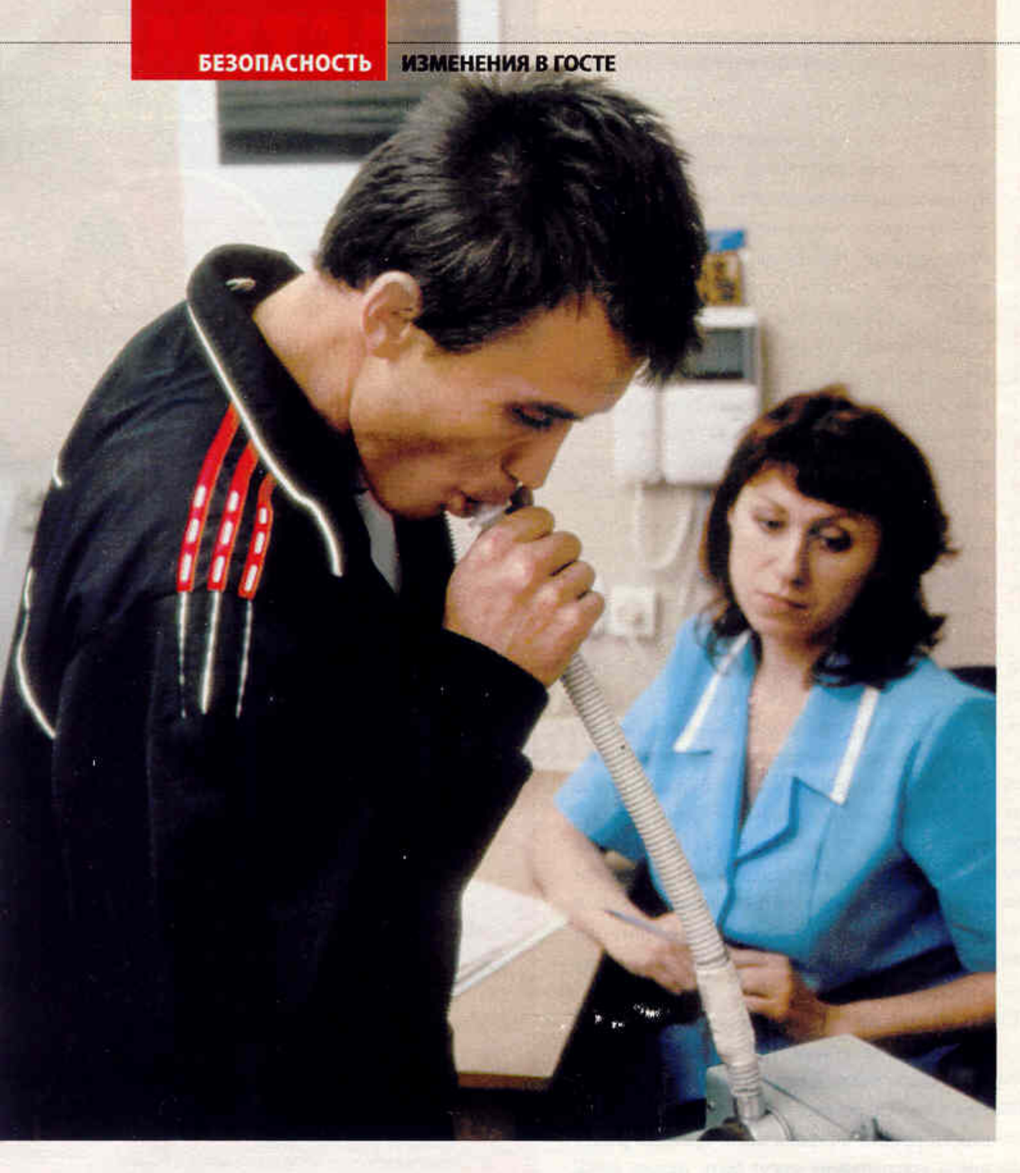
Мы с самого начала не выпускали это дело из поля зрения. Надеялись, что оно, в силу своей исключительности, будет носить абсолютно правовой, юридический характер, без бьющих в таких случаях через край эмоций, а главное – без конъюнктурных посылов. Не случилось! И в том, и другом случае решение суда никакого отношения к закону не имело – оно было, по нынешней терминологии, чисто политическим. Вы, сограждане, требовали торжества правосудия? Получайте и радуйтесь! Только вот радости до конца нет. Не создан прецедент, не подтвержден законный порядок, по которому отныне невиновный будет обязательно оправдан, а виновный, наоборот, наказан. Пересмотр дела Щербинского не стал шагом к оздоровлению правоохранительной системы.

«Неправый» приговор отменили – но почему же не наказали судью, которая его вынесла, следователей, которые собирали только доказательства вины одной стороны, прокурора, выдавшего заключение, которое тут же рассыпалось? Да и не слышно было, чтобы эти «защитники права» хотя бы извинились перед человеком, который по их вине потерял столько сил и вообще провел полтора месяца в изоляторе…

Не сделали власти и никаких выводов по поводу той нелепицы, что первый суд проходил в закрытом режиме. На каком основании? Нам кажется, по итогам этого дела судебные власти просто обязаны были принять решение – «закрытыми» могут быть только дела, где затрагивается государственная тайна или что-то глубоко личное (допустим, слушается дело об изнасиловании). ДТП – из другой категории.

Что касается дорожно-транспортных происшествий, то, по нашему мнению, тут может быть четче прописан ряд процессуальных нормативов. Ни для кого не секрет, что в большинстве своем и следователи, и прокуроры, и судьи не специалисты в области ПДД. Так может быть стоит обязать следователей проводить необходимый набор процедур и экспертиз, помогающий установить виновных. И ошибок тогда будет меньше, да и возможностей «влиять» на приговор – тоже.

Пока это лишь наши пожелания, вытекающие из «Дела Щербинского». Оно закрыто и сдано в архив. Но где гарантия, что завтра под следствие по схожему обвинению не попадут другие автомобилисты? □



БЕЗ ДОМЫСЛОВ...

Сергей Волгин, Игорь Моржаретто

Что-то год начался для автомобилистов бурно! Не успели отгреметь страсти по дополнениям и изменениям в ПДД, которые правительство ввело с 1 января 2006 года, как посыпались новые «подарочки» в виде очередных поправок к действующему законодательству. Сначала изменили требования к исправности транспортных средств при техосмотре, а спустя месяц – еще и правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения водителей. И в том, и в другом случае не обошлось без мелких ляпов. Автомобилизированный наш народ привык уже относиться к правительственным нововведениям подозрительно, так что панические слухи возникли сразу. Здесь мы хотим разъяснить суть изменений, дополнений и поправок.

А ГОСТ И НЫНЕ ТАМ...

Итак, с 1 марта внесены изменения в ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». Их трудно назвать революционными. На самом деле это просто приведение к единому знаменателю обновленных ПДД и «автомобильных» ГОСТов. Последние были опубликованы в начале года, и автомобилисты отреагировали на их появление очень остро. Особенно критиковали положения ГОСТа, относящиеся к светотехнике автомобиля, в первую очередь – запрет на «американскую» оптику. Оказывается, не зря. В конце марта правительство России отменило ограничения, касающиеся цвета поворотных огней. Говорят, премьер М. Фрадков дал поручение проанализировать соотношение между степенью безопасности и затратами на замену фонарей. Анализ (на это ушло два месяца) показал: овчинка выделки не стоит. Норму отменили.

Еще народ не понял, с какого-такого перепугу в ГОСТе появился пункт, согласно которому задний номерной знак должен быть освещен ОДНОЙ лампочкой. В большинстве автомобилей их две – что же, одну выкручивать перед прохождением ТО? Как нам объяснили в ДОБДД МВД РФ, в текст вкралась, как принято говорить, досадная опечатка: фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака на автомобиле должен присутствовать в количестве НЕ МЕНЕЕ одного, а не ОДНОГО. Опечаточку обещали в будущих изданиях поправить.

Не придется владельцам и комплектовать свой автомобиль дополнительными стоп-сигналами и противотуманками, если на их машинах такая светотехника не предусмотрена производителем. Единственное, что могут потребовать в ближайшем будущем по части светотехники, так это автоматический корректор фар на машинах с газоразрядной (ксеноновой) головной оптикой. Тем, кто купил автомобиль со штатным «ксеноном» (или ставил его у официального дилера), беспокоиться вообще не о чем – на таких машинах автокорректор уже в «базе». А вот любителям «гаражного» тюнинга придется такую небывалую «красоту» демонтировать. Или искать обходные пути для прохождения ТО (что мы, конечно, не приветствуем). То же относится и к тем, кто установил на свою крутую «восьмерку» самодельный «кенгурятник». Новый ГОСТ исключает возможность пройти техосмотр автомобилям с дополнительной защитной решеткой радиатора, если она «голая» – не имеет эластичного покрытия.

Согласно изменениям, внесенным в ГОСТ, техосмотр (по акустическим нормам) не пройдут и автомобили с демонтированными или неработающими катализаторами выхлопных газов.

Есть в новых ГОСТах и приятные изменения. Например, на 10% смягчены нормы эффективности торможения автомобиля; они теперь соответствуют европейским. Отменена проверка силы света внешних светосигнальных приборов. А еще при техсмотре не смогут придраться к плохому натяжению рем-

ня привода усилителя рулевого управления и не проверят «частоту и угол размаха при работе дворников». Оказывается, на безопасность движения это не влияет.

ВЫДОХ НОМЕР ДВА

Сразу после новогодних праздников и Минздрав решил отметиться в том, что касается автомобилистов. В результате на свет появился приказ № 1 от 10 января 2006 года «О внесении изменений в приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации № 308 от 14 июля 2003 г.». Отныне утверждена новая «Инструкция по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством». Уф-ф-ф…

Несмотря на труднопроизносимые названия сих документов, процедура освидетельствования водителей практически не изменилась.

Водитель по-прежнему имеет право отказаться от предложения «дыхнуть» прямо на посту ДПС – это всего лишь повод для гаишника подтвердить свои подозрения. Не нравится «трубка» – надо сразу же настаивать на медосвидетельствовании врачом-наркологом. Лишь показания последнего будет принимать во внимание суд. Как и раньше, освидетельствование может проходить в стационарных медицинских учреждениях и в передвижных автолабораториях, и проводит его только врач, прошедший специальную подготовку. Исключение – сельская местность, где врача днем с огнем не найдешь; здесь сойдет и фельдшер. Правда, теперь медик должен иметь документ произвольной формы о прохождении специальной подготовки, действующий три года (предъявлять этот документ водителю он не обязан). Основанием для освидетельствования является протокол о направлении на эту процедуру, подписанный не только должностным лицом (как раньше), но и самим водителем. Формально, при отсутствии подписи последнего на протоколе, освидетельствование проводиться не может. При этом сам отказ водителя подписать протокол отказом от освидетельствования не является. Как врачи и инспекторы ГАИ будут выходить из этой ситуации – не совсем понятно.

Уточнены сведения, которые должны быть указаны в акте. Теперь это не только фамилия, имя, отчество водителя, но и его внешний вид: «поведение, эмоциональный фон, особенности речи, вегетососудистые реакции, состояние двигательной сферы, жалобы на свое состояние, наличие или отсутствие запаха алкоголя изо рта». Кроме того, для освидетельствования разрешается использовать только «зарегистрированные изделия медицинского назначения и разрешенные медицинские технологии». И опять же непонятно, кто должен выдавать эти разрешения (раньше такую функцию брал на себя Минздрав).

В любом случае, для начала должен исследоваться на алкоголь выдыхаемый воздух (результаты заносятся в акт). При этом пробы воздуха должны отбираться четыре раза (а не два, как раньше). Первый раз двумя разными приборами и спустя двадцать минут еще раз двумя (можно теми же). Если проба воздуха дала отрицательный результат, но налицо клинические признаки опьянения, отбирается «проба биологического объекта» (кровь или моча) для определения вещества, вызвавшего опьянение. По результатам освидетельствования врач делает одно из двух заключений: «состояние опьянения не установлено» или «установлено состояние опьянения».

НОВЫЕ ГОСТЫ И ПРАВИЛА – ЭТО ПОПЫТКА ПРИВЕСТИ НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ К ЕДИНОМУ ЗНАМЕНАТЕЛЮ, НО И ТУТ БЕЗ ЛЯПОВ НЕ ОБОШЛОСЬ.

В случае с алкогольным опьянением все более-менее просто. Если в местных лабораторных условиях установить наличие наркотического вещества в организме невозможно, решение о том, есть ли опьянение или нет, принимается (после тщательного анализа всех результатов исследований, естественно!) руководителем медицинской организации или его заместителем.

Отказ от освидетельствования на любой стадии этого процесса, как и раньше, чреват автоматическим лишением прав (хотя это прерогатива уже другого органа – суда). □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

1. Объезжал пробку по обочине. Правомерно ли меня оштрафовали, ведь я никому не мешал?

А. НИКИТЕНКО, НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛ.

Вполне. Пункт 9.9 Правил дорожного движения Российской Федерации запрещает движение по обочинам. Нарушение данного требования влечет наложение административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда (часть 1 статьи 12.15 КоАП РФ).

2. Купил подержанную иномарку. Должен ли я пройти техосмотр, если талон, оставшийся от прежнего владельца, еще действует? Если да, то в течение какого времени?

Г. КИРОВ, МОСКОВСКАЯ ОБЛ.

В соответствии с **Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним** собственник (представитель собственника) обязан представить транспортное средство на первый государственный технический осмотр в течение 30 суток после его государственной регистрации в Госавтоинспекции. При этом новый талон о прохождении техосмотра выдается без проверки технического состояния транспортного средства.

3. Слышал, что изменились сроки техосмотра. Я купил новую бортовую «Газель» (с разрешенной массой 3,5 т) и собираюсь пройти техосмотр. На какой срок получу талон?

А. КУТУЗОВ, КОСТРОМСКАЯ ОБЛ.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2005 г. № 862 с 1 января 2006 г. изменена периодичность проведения государственного технического осмотра. Отныне грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т, зарегистрированные в установленном порядке в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления, подлежат очередному осмотру только через 36 месяцев. А последующие осмотры назначаются с такой периодичностью: если с года выпуска прошло не более 7 лет (включая год выпуска) – каждые 24 месяца, если более 7 лет – каждые 12 месяцев. Таким образом, если ваш автомобиль выпущен в 2006 г., то после прохождения первого техосмотра в этом же году последующие будут проводить в 2009, 2011, 2013 годах, а далее – ежегодно. Надо иметь также в виду, что если на первый осмотр вы представите транспортное средство после 31 декабря года, следующего за годом изготовления, то очередной осмотр будет через 24 месяца.

4. Сыну 17 лет. Можно ли уже сдавать экзамены и получать права?

С. СЕРГЕЕВА, БУРЯТИЯ

Статьей 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» установлено, что право на управление транспортными средствами категории «А» предоставляется лицам, достигшим шестнадцати лет, категорий «В» и «С» – восемнадцати, а категории «D» – двадцати. Однако к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категории «В» и категории «С» могут быть допущены лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, учреждениях начального профессионального образования (если такая подготовка предусмотрена образовательными программами), специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов. Водительские удостоверения указанные лица получают по достижении ими восемнадцати.

5. В июне 2005 года купил новый «Ниссан-Алмера». При регистрации в ГИБДД мне не вернули ПТС, объяснив это необходимостью проверки транспортного средства через таможню. При этом никакого документа, подтверждающего факт изъятия ПТС, мне не выдали. До настоящего времени ПТС мне не возвратили, поскольку, как мне сообщили, таможня не отвечает на запрос. Законно ли изъятие ПТС?

А. КАЛУГИН, КЕМЕРОВО

В соответствии с **Правилами регистрации автомототранспортных средств в ГИБДД МВД** при осуществлении регистрационных действий могут быть назначены проверки по выявлению признаков изменения маркировочных обозначений, подделке представленных документов, несоответствия указанных в них сведений либо по другим фактам. В этом случае заявителям выдают копии (ксерокопии) принятых у них паспортов транспортных средств или иных документов с внесенными туда записями о том, что оригиналы получены с указанием даты и времени принятия решения по заявлению. Копии (ксерокопии) принятых документов заверяются подписью должностного лица и печатью регистрационного подразделения. С учетом изложенного действия сотрудников Госавтоинспекции были неправомерны. Следует отметить также, что в случае направления запросов о подтверждении каких-либо данных о транспортном средстве его регистрация осуществляется в обычном порядке независимо от сроков исполнения запросов.

6. На моем «Опеле» табличка с VIN оказалась прикреплена к кузову не на заклепках, а на саморе-

зах. Если экспертиза подтвердит, что номер не изменялся, поставят ли машину на учет?

М. БОЙКО, МОСКВА

В случае, если экспертиза установит подлинность маркировочных обозначений узлов и агрегатов транспортного средства (VIN, номер двигателя), оснований для отказа в его регистрации не будет. При этом в соответствии с упомянутыми **Правилами регистрации автомототранспортных средств** в паспорт транспортного средства и свидетельство о регистрации вносят соответствующие отметки.

7. Автомобиль 1975 года выпуска собственник подарил своему родственнику (есть дарственная). Может ли последний снять машину с учета для последующей продажи или переоформления, если при этом не присутствует первый владелец? Машина 15 лет не эксплуатировалась, поэтому не платился транспортный налог. С какого времени его надо платить?

Н. СОРОКИНА, ПЕРМЬ

В соответствии с **постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938** лица, за которыми зарегистрированы транспортные средства, обязаны снять их с учета в случае прекращения права собственности. Для снятия автомобиля с учета в Госавтоинспекцию должно обратиться либо лицо, за которым он зарегистрирован, либо любое другое, действующее на основании доверенности. По поводу транспортного налога следует обращаться в налоговые органы, на которые возложен контроль за правильностью уплаты налогов.

8. В печати появилась информация о новых дорожных знаках. Где можно ознакомиться с ними и порядком их установки?

К. МАКЛАКОВ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ.

С 1 января 2006 г. введен в действие национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», который устанавливает номенклатуру и технические характеристики дорожных знаков (появилось 24 новых и добавлено 18 разновидностей существующих знаков). Значение дорожных знаков и требования к их установке определяются ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», который также введен в действие с 1 января 2006 г. Описания всех знаков, их основные характеристики и изображения можно найти в брошюрах с текстом Правил дорожного движения Российской Федерации (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2005 г. № 767).

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД России читателям ЗР:

Ответ 2

Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880.

Ответы 50, 6

Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждены приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59, зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251.

Ответ 7

Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».

ШТОПОР ДЛЯ ПРОБКИ

Андрей Морозов

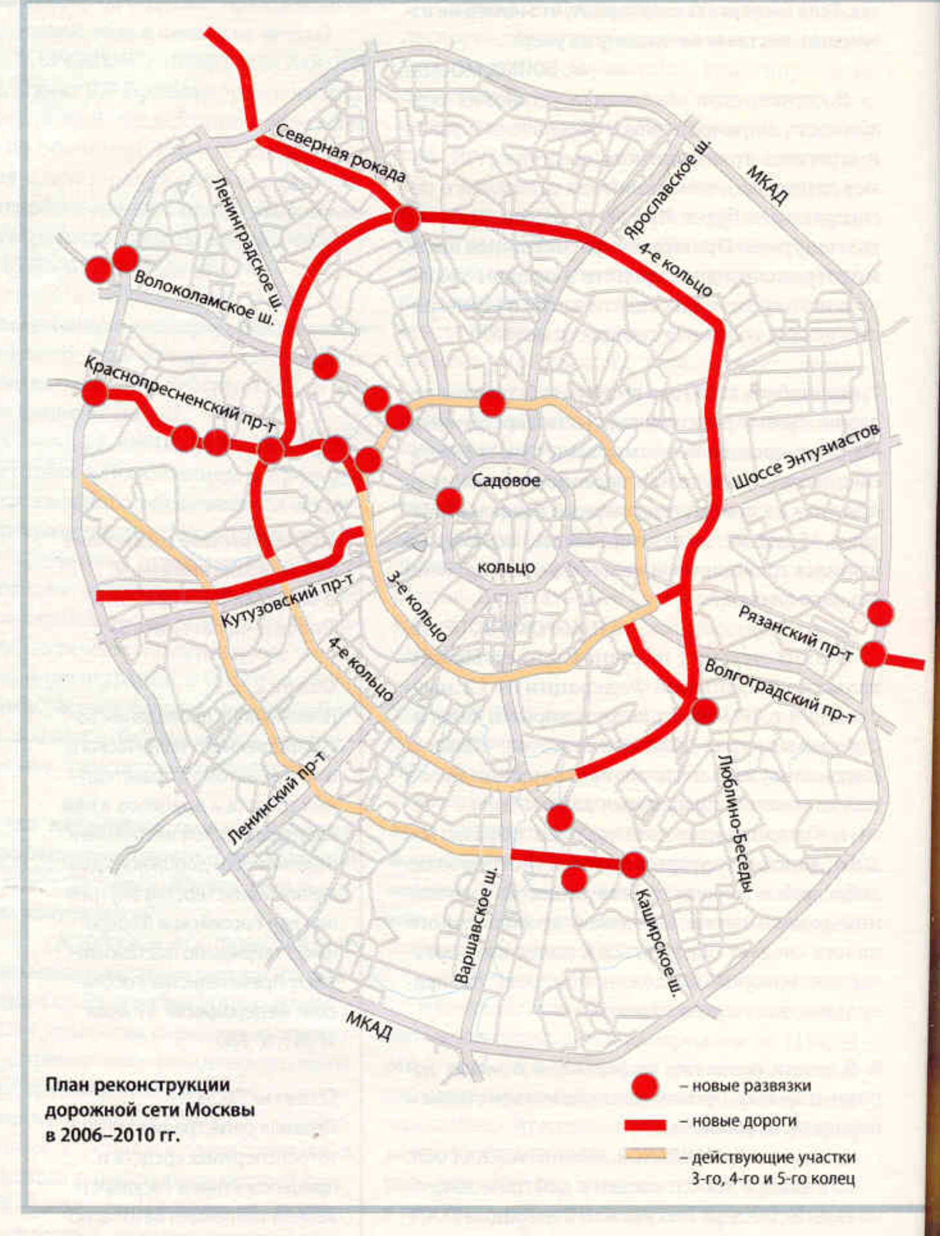
Лет двадцать назад об уличных пробках можно было узнать лишь из сообщений наших зарубежных корреспондентов. Теперь российские и в первую очередь московские автомобилисты примерили на себя шкуру жителя мегаполиса, проводя порой по нескольку часов в день в этих самых пробках.

Обозначилась проблема примерно с середины 90-х годов прошлого века, когда начал бурно расти столичный автопарк. Специалисты приводят любопытное данные: площадь, которую физически занимают 3 миллиона автомобилей москвичей, равна площади всех автодорог и железнодорожных путей в городе. И это не учитывая даже норм парковки, хотя машины служат, как известно, для того, чтобы на них перемещаться из одного пункта в другой. Так неужели эту проблему решить невозможно?

Для ответа на этот вопрос мы обратились в Научно-исследовательский и проектный институт (НИИПИ) Генерального плана Москвы. По мнению главного инженера института Юрия Короткова, столица может избавиться от пробок. Главное, чтобы эта задача была определена как приоритетная. Между тем четкой стратегии в сфере уличного движения самого крупного мегаполиса России... до сих пор не существует!

– Ситуация парадоксальная, – говорит Ю.Коротков. – Всех давно волнует проблема автомобилей в городе, на разных уровнях ее пытаются решать. Но выработать комплексную стратегию, определить логичную линию по развитию дорожной системы в Москве так и не удается. В нашем институте давно создан крупный отдел по этой тематике. Подготовлено немало работ, в частности, объемный труд «Стратегия развития общегородской уличной системы». Но только сейчас этими работами начинают интересоваться!

Обывателю кажется, что Москва уже загружена автомобилями, как Париж или Лондон, а то и больше. Специалисты же в своих расчетах более реалистичны. В Западной Европе, где в последние годы принялись и за общественный транспорт, на него приходится лишь 40%, а 60% – на личные автомобили. Согласно расчетам, в Москве в перспективе лишь треть поездок будет осуществляться на



План реконструкции дорожной сети Москвы в 2006–2010 гг.

личном транспорте и две трети – на общественном. Это – максимум, на который способна столица. Сегодня же на долю личного транспорта приходится лишь 15% всех перевозок в городе. Таким образом, в будущем интенсивность использования его возрастет только в два раза, при том, что дороги уже с нагрузкой не справляются.

– Что же делать в ближайшем будущем? Какова будет стратегия дорожного строительства на 7–8 лет? – задает вопрос Ю. Коротков. И отвечает: – В первую очередь, многие проблемы решит строительство Четвертого транспортного кольца. Отрезок его уже построен на юге Москвы; северная часть пройдет вдоль московской окружной железной дороги. Полностью кольцо заработает через пять лет. Далее с юга начнет строиться и Пятое кольцо.

Кроме развития колец, специалисты НИИПИ Генерального плана Москвы считают необходимым развивать дороги, которые свяжут новые крупные торгово-экономические центры, прежде всего «Сити» и Всероссийский выставочный центр.

– Большой объем строительства необходим и на «ленинградском» направлении, – завершает рассказ Ю.Коротков. – В ближайшие годы в районе, прилегающем к Ленинградскому проспекту и шоссе, будет построено множество жилых и торговых объектов общей площадью 12 млн. квадратных метров. Естественно, людей, которые будут там жить и работать, необходимо обеспечить дорогами. Это и стоит в повестке дня.

В этом номере мы начанаем разговор о вставшей во весь рост проблеме пробок. Далее планируем его продолжить. □

ШУТКИ ШУТКАМИ

Виктор Дмитриев.
Фото: П. Рогозин,
А. Хлюппинен,
В. Малков, В. Скворцов

От смешного до грустного один шаг. Об этом вспоминаешь и когда видишь на дорогах нелепые творения ответственных за безопасность движения.



За примером идти далеко не надо. На фото 1 – забавное сочетание знаков на подступах к «стройке века» – Третьему транспортному кольцу в Москве. Шутки шутками, но именно приоритет в движении играет на перекрестке ключевую роль, а предложив водителям такую «дилемму», столичные дорожники сами провоцируют неприятности.



Пример на ту же тему запечатлел наш читатель в Ленинградской области (фото 2). Да, на деревенской дороге движение не ахти какое, но ведь и на старуху бывает проруха: цена решения этого ребуса, особенно на неосвещенной дороге, может быть очень высокой.



Предупреждающий знак на фото 3 на первый взгляд совершенно безобиден. На самом же деле водители лишились важной информации о возможной опасности.



Ну а в этом знаке (фото 4) родом из Вологодской области, согласитесь, есть что-то мистическое – даже крест проглядывает. Так что, уступая кому-то дорогу, задумаешься о смысле бытия.

На последнем снимке (фото 5) – творение сибирских дорожников. Красиво, не так ли? Но… бесполезно. Потратили деньги, отчитались, а в итоге что? Эта капитальная конструкция – не более чем рекламный щит, и к тому, что на нем написано, можно прислушаться, а можно игнорировать. Желтая полоса, судя по всему, это и есть та самая разметка 1.4, которая запрещает… остановку. Ни она, ни даже присутствующая здесь табличка 7.12 «Опасная обочина» выезд на обочину не запрещают. И уж тем более никакие словеса не могут заменить жестких и однозначных требований дорожных знаков. Если когда-нибудь для нашей рубрики «Стоп-ляп» перестанут поступать сигналы от читателей, тогда мы поверим, что на дороге действительно воцарился порядок. Доживем ли?





Я являюсь счастливым обладателем «черного бумера» - автомобиля BMW, оснащенного двигателем M60. Машина достойная, в этом смысле со мной согласится любой поклонник этой знаменитой баварской модели. Главное же для BMW, конечно, динамика машины, таящийся в ней заряд энергии, покоряющий любого настоящего любителя скорости.

Каждые 30 тыс. км пробега я посещал СТОА, где топливная система моего BMW проходила процедуру чистки. Пока автомобиль был «свежий», чистка топливной системы не особо заметно влияло на работу двигателя, но раз надо, то надо.

Как-то раз (точно по всемирному «закону подлости»), в чистом поле за 200 км от Москвы мой BMW захандрил. Вначале движок заметно ослабел, при нажатии на педаль газа стал издавать глухие звуки, обороты упали. Затем мотор умер окончательно, многочисленные попытки его запустить привели только к тому, что полностью сел аккумулятор.



То, как автомобиль доставляли в техцентр, — история отдельная, не имеющая отношения к нашей теме. Главное другое - вскрытие мотора квалифицированными специалистами выявило картину прямо-таки удручающую. Клапаны форсунок были полностью закоксованы, кислородный датчик (_-зонд) выдавал данные прошлогоднего календаря, катализатор был убит. Два последних элемента прослужили 80 тыс. км, хотя должны были исправно работать до 180 тыс. Главный сюрприз поджидал в блоке цилиндров: износостойкое покрытие Nikasil зеркал цилиндров было разрушено. И, как мне объяснили, все случилось из-за использования при промывке топливной системы несоответствующей промывочной жидкости - сольвента! Итог печальный, не правда ли? Солидная сумма на ремонт, без которого вполне можно было бы обойтись, и куча потерянного времени. Обидно, одним словом.



Кто же мог предполагать, что обычная промывка форсунок и топливной системы на работающем двигателе, с помощью фирменного сольвента, может вызвать такие последствия, а расходы на их устранение выльются в очень значительную сумму. Но, как говорили замечательные сатирики, «надо было знать».

Лечиться надо правильно...

История, приведенная выше, не выдумана. И таких прецедентов можно привести огромное множество, включая случаи, когда в двигателе происходит гидроудар в момент процесса очистки топливной системы. Он может быть ярко выражен, а может быть не сильным. Но итог всегда один - капитальный ремонт мотора. Почему? Да все очень просто. Большинство производителей, изготавливающие подобные средства очистки, не утруждают себя модернизациями и усовершенствованием своей продукции. Их чистящие средства были хороши для автомобилей карбюраторных и с механическим впрыском K-KE Jetronic, но абсолютно неприемлемы для обслуживания современных автомобилей. Случившихся неприятностей вполне можно было бы избежать, если бы владелец заранее был проинформирован о необходимости использования при «горячей» промывке форсунок только специально предназначенного для данного двигателя сольвента. А еще лучше промывать демонтированные форсунки в ультразвуковой ванне.

Но упрекать владельца нельзя. В описании автомобиля такой информации нет, а на солнцезащитном козырьке изготовленного в Мюнхене автомобиля указан телефон немецкий службы, куда надо обращаться в случае неполадок с BMW. «Счастливый обладатель» сам виноват в своих неприятностях. Их могло и не быть, если бы «очищение» проводилось на одной из дилерских станций BMW в России.

Но оставим в стороне извечный российский вопрос «кто виноват?» Проведем анализ того, что произошло.

Современный автомобиль - механизм тонкий. То, что приемлемо для машин прежних поколений, может быть совершенно недопустимым для новых моделей. Это касается и материалов (в нашем случае - это промывочная жидкость), и технологии их применения.

«Неправильный» сольвент превратил шлаки и грязь, задержанные микрофильтрами форсунок, в гелеобразную субстанцию. Эта «паста» оседала на клапанах форсунок, образуя под действием высокой температуры стеклообразную массу, что и привело к закоксовыванию. Незначительное количество этой же гадости сумело добраться и до _-зонда и катализатора, температурные условия работы которых к щадящим не относятся.



А много ли этим высокотехнологичным изделиям надо?

Разрушение износостойкого покрытия Nikasil на зеркалах цилиндра также легко объяснимо. Тут «горе-мастер» откровенно нарушил технологию промывки. (Представить себе промывочную жидкость, способную растворить никелевое покрытие, содержащее частицы карбида кремния, невозможно даже в страшном сне). Скорее всего, двигатель очень долго гоняли на сольвенте. Наверняка, хотели «как лучше». А получилось наоборот. Использование сольвента в качестве моторного топлива допустимо только на короткое время. Его состав способствует активному разжижению и удалению масляной пленки на границе поршень-цилиндр. Ну а сухого трения даже Nikasil не выдерживает!

Вывод прост. В организме автомобиля все взаимосвязано. Что же касается любого его составляющего, надо всегда помнить завет «не навреди» и обращаться к хорошему доктору, который не только знает как, но так же знает и чем. К сожалению, по инерции или по своей лени, но большинство механиков используют готовый чистящий раствор. В момент процесса чистки машину так трясет и лихорадит, что хозяину лучше этого не видеть. Только одно это уже говорит о том, что в двигатель попадает что-то инородное. Сам же механик и двух минут не может выстоять около заведенного автомобиля. Но то, что он не жалеет свое здоровье и вдыхает высокотоксичный выхлоп - это его дело, но почему он считает возможным гробить наше здоровье и нервную систему, когда после подобных процедур наша машина превращается в груду хлама? И заметим, что он всегда прав, и всегда найдется множество веских аргументов в его защиту. И ни одного в защиту нас. То, что наш автомобиль получил гидроудар по причине того, что блок управления не воспринял «гадость», которой он чистит наш автомобиль как бензин и дал команду на открытие клапана форсунки (что вполне логично, поскольку не хватает бензина в цилиндрах), виноваты мы. То, что наш катализатор расплавился, превратился в однородную массу и закрыл проход отработанным газам, виноваты мы. То, что наш _-зонд приказал долго жить, виноваты мы и т.д. и т.п. Примеров, аналогичных приведенному выше, множество.

Современный автомобиль требует современного обслуживания с использованием современных материалов. Его ни в коем случае нельзя подвергать воздействию агрессивных чистящих растворов, поскольку они выводят из строя целые узлы, не говоря о сальниках, прокладках и остальных деталях, сделанных из мягких материалов. Чистящий раствор должен быть средством уникальным и разработан с учетом современных технологий автомобилестроения. На сегодняшний день по-настоящему эффективных и абсолютно безопасных для автомобиля чистящих средств на рынке представлено немного. Одним из них является сольвент «Ecoclean BM», разработанный российской компанией «ЭКОлоджик» при содействии канадской компании «Kleen-flo».



Сольвент предназначен для очистки топливной рейки и регулятора в системе центрального и распределительного впрыска топлива бензиновых двигателей.

Положительным эффектом применения данного сольвента является частичная очистка (в основном от мягких отложений) впускных клапанов, камеры сгорания, и в отличие от других аналогичных составов, данный сольвент не выводит из строя, а напротив, хорошо очищает катализатор и датчик концентрации кислорода. После его использования нет необходимости менять свечи зажигания.

Он полностью отвечает всем требованиям для использования и применения к современным автомобилям.

А также немаловажен экономический аспект. При использовании данного сольвента расходы на процедуру очистки топливной системы сокращаются вдвое по сравнению с аналогами.

Компания «ЭКОлоджик» может гарантировать, что при использовании данного средства риск повреждения и вывода из строя двигателя автомобиля исключен.

Появление на рынке данного сольвента продиктовано требованием времени, и при создании его компания «ЭКОлоджик» учитывала как негативный, так и позитивный опыт других производителей и пожелания непосредственных потребителей.







ЗАО "Эколоджик", 105082, Москва,
ул. Большая Почтовая, д. 30, стр. 4 Тел./факс: (495) 223-2790
www.ecologic.su e-mail: info@ecologic.su

ТЕРНИСТ ПУТЬ К «ЕВРОПРОТОКОЛУ»

Игорь Моржаретто

Весной Госдума приступила к рассмотрению двух очередных законопроектов, относящихся к ОСАГО: о введении неустоек для страховщиков и о привязке коэффициента «бонус-малус» к страховой истории водителя, а не автомобиля.

Первый законопроект был внесен депутатами Волгоградской областной думы, прошел первое чтение в декабре прошлого года и за это время сильно изменился. Нынешний вариант предусматривает за просрочку с выплатой по ОСАГО неустойку потерпевшему, в зависимости от суммы страхового возмещения, а за задержку мотивированного отказа в выплате – фиксированную пеню в 500, 5000 или даже 25 000 руб. (в зависимости от срока задержки). Правда, срок, отведенный законом для выплаты или мотивированного отказа, может увеличиться с 15 до 30 дней.

Второй законопроект, предусматривающий привязку коэффициента «бонус-малус» (подробнее о нем в ЗР, 2005, № 3) к страховой истории водителя, а не автомобиля, как в ныне действующем законе об ОСАГО, предложил депутат Госдумы Алексей Сигуткин. Страховщики считают это пока невозможным – нет единой общероссийской клиентской базы, по которой можно отследить страховую историю клиента. Без такой базы применение системы скидок и надбавок реально только внутри каждой отдельной страховой компании. А значит, автовладельцы, проездившие год без аварии, чтобы не потерять законный «дисконт», вынуждены заключать договор страхования в той же компании, даже если их не удовлетворяет ее сервис.

Первый законопроект имеет неплохие шансы в этом году стать законом, а у второго их не слишком много.

В это же время Министерство финансов России по поручению правительства готовит давно обещанный проект изменений в закон об ОСАГО, предусматривающий упрощенную процедуру оформления документов после ДТП (без выезда сотрудников ГИБДД в случае, если не причинен вред здоровью участников происшествия) и прямое урегулирование убытков.

МИНФИН ПРЕДЛАГАЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ РАБОТУ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НЕ ТОЛЬКО УМЕТЬ ГРАМОТНО СОСТАВИТЬ СХЕМУ ДТП, НО И ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНИТЬ СУММУ УЩЕРБА.

Все это входит в понятие «европротокол», давно и успешно работающий в Европе и других странах мира. Но – не у нас. Проблема, с которой боятся столкнуться страховщики при введении таких правил, – расцвет всех видов мошенничества, особенно если учесть, что единой клиентской базы пока нет. Даже во вполне благополучном маленьком Израиле сумма потерь от мошенничества в сфере ОСАГО за год достигает 400 млн. долларов. Что же можно говорить о России!

Прежде чем ввести «европротокол», Минфин предлагает организовать работу аварийных комиссаров, которые должны не только уметь грамотно составить схему ДТП, но и предварительно оценить сумму ущерба. У нас же единая служба аварийных комиссаров пока работает всего в нескольких городах, да и то, можно сказать, на добровольных началах. Если все будет так, как планируют авторы проекта, новая система может заработать в России с 1 июля 2007 года.

Пока депутаты и правительство думают, как сделать закон об ОСАГО чуть более приемлемым для автомобилистов, кое-кто из последних решает для себя, как его обойти. Этой весной впервые по решению суда водитель признан виновным по ст. 327 УК РФ («Подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков») и осужден на 6 месяцев лишения свободы условно (с испытательным сроком еще на 6 месяцев). Житель Ставропольского края в течение полугода разъезжал на автомобиле ЗАЗ-968, принадлежавшем его покойному тестю. Все документы были в порядке, кроме полиса ОСАГО, куда он собственноручно вписал свои данные – фамилию, имя, отчество, а также номер водительского удостоверения. □



АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

Михаил Горбачев, Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

«За рулем» сегодня читают по всей России, и, судя по анкетам, попробовать себя в роли дегустаторов готовы не только москвичи. Очередное «застолье» мы решили устроить в столице Поволжья – Нижнем Новгороде на полигоне Горьковского автозавода.

У наших экспертов различный стаж, возраст, социальный статус, но лицом к лицу с иномарками, да еще среднего класса, им сталкиваться не приходилось (бэушный «Пассат» и древняя «Нексия», разумеется, не в счет). А такие машины, как правило, насыщены разными опциями, в которых сразу и не разберешься. Чтобы облегчить задачу, мы несколько изменили правила игры, предложив нашим партнерам-дилерам еще до начала заездов представить читателям свои автомобили.

А рассказать было о чем.

«Ситроен» предложил отведать двухлитровый 140-сильный лифтбек (псевдоседан) С5 с АКП. «Француз» изобиловал элементами безопасности: антиблокировочная система тормозов (ABS), отключаемая система стабилизации (ESP), противобуксовочная система (ARS) и целых девять (!) подушек. Не хуже выглядел перечень опций: ксеноновый головной свет, раздельный климат-контроль, заводская сигнализация, передний и задний парктроники, борткомпьютер, круиз-контроль, подогрев подушки и спинки передних сидений, датчики дождя, света и много чего еще. Правда, заплатить за это удовольствие пришлось бы немало – почти 32 000 долларов.

Дилеры «Ниссана» посчитали, что для дегустации лучше подойдет не «топовая», а более скромная версия «Премьеры» с двигателем 1,8 л (116 л.с.) и меха-



нической КП. Впрочем, скромность можно понимать по-разному. В данном случае это шесть подушек безопасности, ABS, система распределения тормозного усилия (EBD) и привычные для машин этого класса климат- и круиз-контроль, ксенон, электропакет и т. д. Любопытный факт: велюровая обивка сидений выдерживает 160 000 км поездок в джинсах – наиболее абразивном материале одежды. Но особая гордость дилеров – камера заднего вида (единственное, кстати, предложение в своем классе) и комбинация приборов в центре передней панели. Необычное решение инженеры объясняют с точки зрения физиологии: по их мнению, переводить взгляд влево-вправо куда сподручнее, чем вверх-вниз. Цена тестового автомобиля – $25 200.

Еще более бюджетный (зато самый ходовой!) вариант представила «Хёндэ». Ее 1,6-литровая (105 л. с.) «Элантра» была укомплектована только самым необходимым, за исключением, пожалуй, четырехступенчатой АКП. В этот список вошли ABS, EBD, две подушки безопасности, борткомпьютер, аудиоподготовка, центральный замок, подогреваемые зеркала, оцинкованный кузов и брызговики. Зато стоимость оказалась самой привлекательной – $16 490.

Любимица драйверов всей земли «Мазда-6» в нашем случае была укомплектована двухлитровым (166 л. с.) мотором с изменяемыми фазами и шестиступенчатой МКП. В наличии оказались все

В «Автодегустации» все настоящее – и дорога, и автомобиль, и инспектор ДПС.

НА ВКУС И ЦВЕТ



Кудряшов Александр

18 лет, Кстово, студент. Ездил на автомобилях ВАЗ-2106–2107. Водительский стаж – один год. Автор самых развернутых оценок.



Лавров Иван

36 лет, Арзамас, военнослужащий. Ездил на автомобилях ВАЗ-2106, 2108, 2109, КамАЗ. Водительский стаж – 19 лет. Победитель нашего конкурса.



Петрова Любовь

Нижний Новгород, инженер. Ездит на автомобиле ВАЗ-21083, водительский стаж – 6 лет. Второй призер конкурса ЗР.



«Ситроен-С5»

По дизайну это автомобиль из недалекого будущего. Стильный изыск – светотехника в форме бумеранга. Самая вместительная машина из представленных. Едет как круизный лайнер – мягко, плавно и безопасно. В тему и АКП. Замечаний немного: длинный «нос» мешает заглядывать под капот, да широкие стойки ограничивают обзорность.

«Ситроен» – массивный просторный автомобиль с плавным ходом. Идеальная машина для семейных поездок и, спасибо подвеске, не только по асфальту. АКП показалась излишне задумчивой, но недостаток компенсирует ручной режим. Из всех электронных систем больше понравилась ABS – работает плавно и деликатно.

Машина до отказа напичкана электроникой и готова ездить сама. Но для меня это минус, я привыкла принимать решения самостоятельно, без подсказки. Хотя АКП все-таки понравилась (может, потому что прежде с такой не ездила). А возможность поднять кузов над дорогой дает шанс проехать, наконец (!), последние сто метров до дачи.



«Ниссан-Премьера»

Внешне машина приятна глазу – не более. Авангардистская передняя панель понятна и лаконична. Отлично ложится в руки пухлый руль. Автомобиль с удовольствием разгоняется, но не провоцирует на активную езду. Не в последнюю очередь из-за недостаточной видимости – и здесь стойки крыши чересчур широки, а камера – только сзади!

Под незаурядной внешностью скрывается ничем не выдающийся автомобиль. Двигатель слабоват, подвеска тоже не на высоте – трясет. Щиток приборов слишком утоплен – в солнечный день показаний не разглядеть. Не ахти и акустический комфорт – слышно биение снега об арки. А ведь в среднем классе высокие требования!

Космический дизайн «Премьеры» в свое время вызвал шок, но сейчас он уже прошел. Машина понятна водителю (очевидно, благодаря тщательно отработанной обратной связи) и удобна для пассажиров. Борткомпьютер – отличное развлечение для взрослых и детей. Багажник большой, но узкий – трудно дотянуться до первого ряда вещей.



«Хёндэ-Элантра»

«Кореец» с вполне европейским и весьма выразительным лицом! А вот салон простоват – перебор в пользу функциональности. Под капотом всего 105 «лошадей», зато очень резвых – такой прыти от машины с «автоматом» я не ожидал! Автомобиль хорошо сбалансирован, позволяет без последствий пошалить даже на заснеженной дороге.

Услышав до боли знакомые «сверчки» в панелях, подумал, что еду в родимой «девятке». И лишь присидевшись, обнаружил отменно работающий «автомат» и логичные тормоза с ABS. Очень понравилась система распределения тормозных усилий – при торможении в пол машина не отклоняется от прямой при отпущенном руле!

Понравилось певучее имя и хищная мордочка. Из-за хорошей (читай, самой низкой в тесте) цены легко простила отсутствие особых изысков. Прямой ход селектора АКП показался менее удобным, чем ступеньки на «Ситроене». Багажник большой, но крадет пространство у задних пассажиров – им просто некуда деть коленки.

«Мазда-6»

Хищная кошка, изготовившаяся к прыжку. Очевидно, автомобиль предназначен для молодых душой водителей со спортивными амбициями. Очень кстати многочисленные электронные помощники, способные одернуть зарвавшегося седока. На этом фоне электрорегулировки сидений с функцией памяти смахивают на бесполезную игрушку.

Об этом авто можно говорить только в превосходной степени! Оно превзошло ожидания во всем – комфорте, динамике, управляемости. Не понравилась работа ABS. Ее сопровождает сильный зуд педали и звук, похожий на скрежет подкрылка о колесо. А еще хорошо бы системы стабилизации сделать отключаемыми – под настроение.

«Мазда» – это драйв! Потрясающая эластичность – автомобиль ускоряется даже на шестой передаче! Простора в салоне, правда, немного, но для этого стиля, заряженного и боевого, хватает. В светлом капиталистическом будущем хотела бы иметь пару авто – «Ситроен» для семейных поездок и путешествий, а «Мазду» – для души.





Морозов Игорь

38 лет, Нижний Новгород, ювелир. Ездил на автомобилях ВАЗ-2107, 2115. Водительский стаж – 19 лет. Хороший водитель и примерный семьянин.

Отличный дизайн, сразу видно – Европа! Удивительно, как удачно создатели распорядились огромным внутренним пространством. ABS и АКП органичны, а, к примеру, ESP нахально вмешивается в процесс раньше времени. Автомобиль динамичный, готов «выстрелить» при обгоне, но располагает к комфортной спокойной езде.

Знаменитая «моноформа» кузова особо не впечатлила. Кроме того, пострадала эргономика: верхняя кромка ветрового стекла оказалась слишком близко к водителю – давит. Центральный блок приборов хорошо ловится боковым зрением, так что считывание показаний не отвлекает от дороги. Лучший из всех по плавности хода.

Не ровня остальным. Явно устаревшая панель приборов, недоделанная эргономика. Сзади – тесно, а садиться мешают арки колес, норовящие к тому же испачкать одежду. При столь скудном наборе удобств автомобиль явно дороговат. Зато едет отменно – четко работающий «автомат» и безупречные тормоза выше всяких похвал.

Сдержанный внешне, но кипящий внутри автомобиль – истинный самурай! Система стабилизации помогает столь деликатно, что все лавры хочется присвоить себе! ABS не столь хороша – рвет и дребезжит при срабатывании. Очень удобные сиденья – будто влез в любимые брюки. Но если супруга скажет: «Хочу «Ситроен»!», спорить не стану.



Кулагин Сергей

24 года, Нижний Новгород, инженер. Ездил на автомобилях ВАЗ-2104, «Дэу-Нексия». Водительский стаж – 6 лет. Третий призер конкурса и истинный джентльмен.

Очень красивый автомобиль. Хороши внушительные зоны деформации, просторный салон, вместительный багажник. Но отделка внутри скромновата. При переходе на пониженную передачу в АКП чувствуются рывки. В целом – отличный выбор для семейного человека, не стесненного в средствах.

Из всех блюд произвел наименьшее впечатление. Внутри чувствовал себя неуютно, а тандем серого пластика с алюминием пришелся не по душе. К оригинальному размещению приборов со временем, вероятно, смог бы привыкнуть. Безоговорочно порадовала только камера заднего вида – удобно и безопасно.

Скромную комплектацию, бюджетный салон и вибрации при движении за такую цену можно простить. Зато в деле автомобиль показал себя молодцом. Благодаря грамотному сочетанию характеристик двигателя и АКП обеспечен резвый и ровный набор скорости. Возможно, приобрету «Элантру» для себя.

Большая, стильная, хорошо упакованная машина. Но большинство опций, включая кожаный салон, мне не нужны. А вот за двигатель готов заплатить – за такой не жалко.



Лисин Святослав

33 года, Нижний Новгород, кузнец. Ездил на автомобилях «Фольксваген», ВАЗ, ГАЗ, РАФ, «Москвич-412». Водительский стаж – 18 лет. Знаток техники и душа компании.

Машина практичная, багажник шикарный – хоть телевизор, хоть холодильник, все увезет. А не подумаешь: и по очертаниям, и по развесовке – седан. На ходу машина все, что от нее требуется, делает, но как бы сама по себе. Кажется, нет между ней и водителем обратной связи. Видимо, к хорошему тоже надо привыкать.

Дизайн необычный, но не могу сказать, что приглянулся. Против центрального расположения приборов ничего не имею. Не понравилась выступающая в салон консоль – с места на место не перелезешь. Плохо, что нет системы стабилизации – для большой мощной машины она нужна. Техника плотная, но без спортивных амбиций.

Очень правильный автомобиль! Большой, шустрый и не слишком абстрактный – вполне доступен в кредит. И не в престиже дело, с большой машиной в хозяйстве сподручнее. Детскую коляску, к примеру, на «Феррари» не увезешь!

Она, насколько помню, в большом спорте ни разу не засветилась. А тут взяла и построила яркий, почти гоночный автомобиль. На мой взгляд, это подозрительно. Вдруг первый блин выйдет комом? Понравилось обилие систем безопасности. Отсутствие кондиционера и электропакета я как-нибудь переживу, а вот аварию без средств спасения – вряд ли.

ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Условия смотри на обороте

Ф. ____________

И. ____________

О. ____________

Адрес ____________

____

____

____

Телефон ____________

E-mail ____________

____

1. Каким автомобилем управлял, стаж ____________

____

____

____

2. Пол: ☐ М ☐ Ж

3. Возраст ____________ лет

4. Образование ____________

____

____

5. Профессия ____________

____

____





ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Не забудьте заполнить обратную сторону анкеты!

1. Свеча с высоким калильным числом называется:

- ☐ холодной;
- ☐ горячей;
- ☐ термостабильной.

2. Что обозначает буква R в маркировке шины?

- ☐ радиус качения;
- ☐ статический радиус;
- ☐ конструкцию шины.

3. Что такое весовая стабилизация?

- ☐ перераспределение нагрузки при разгоне-торможении;
- ☐ эффект, возникающий при повороте управляемых колес;
- ☐ условия загрузки автомобиля при замере характеристик.

4. Для чего нужна обгонная муфта стартера?

- ☐ для защиты его от повреждения;
- ☐ для увеличения скорости вращения;
- ☐ для снижения тока в цепи питания.

5. Что изображено на эмблеме компании «Ситроен»?

- ☐ знак воинского различия;
- ☐ зубья шевронной шестерни;
- ☐ летящие птицы.

электронные системы безопасности и восемь подушек. «Полный фарш», включая кожаный салон, предлагалось приобретать за $30 900.

Внимательно ознакомившись с особенностями каждого блюда в статике и движении, дегустаторы вынесли свой вердикт.

РУССКИЙ СТАНДАРТ

На сей раз читателям пришлось решать нелегкую задачу – за пару часов объездить, понять и оценить автомобили куда более высокого класса, чем привычные им средства передвижения. Но никого это не смутило: хоть и заочно, они уже познакомились с этим блюдом на страницах журнала. По основным вопросам дегустаторы проявили редкое единодушие. Так, размер представленных автомобилей был признан оптимальным. Мало кто согласился бы на машину поменьше. Даже представительница слабого пола предпочла «Ситроен-С5», хотя бытует мнение, что женщинам куда уютнее в «малышах». Седан пал жертвой практичности – все читатели согласились на хэтчбек, отметив при этом, что открытая пятая дверь зимой моментально вымораживает салон.

Столь же единодушно все приветствовали наличие ABS и не столь дружно остальных электронных систем безопасности. Очевидно, многих захватило наше недавнее журналистское расследование на эту тему.

Странно, но почти никто не прокомментировал количество подушек безопасности и наличие креплений детских кресел. Видно, коллективу ЗР есть над чем поработать.

Все читатели оказались законопослушными водителями. А проверили это так. Для участия в конкурсе (проезд мерного отрезка со скоростью 40 км/ч по ощущениям, без приборов) мы пригласили самого настоящего инспектора ДПС с радаром. И пока он стоял на посту, соревнующиеся никак не дотягивали до заветной цифры. Но едва его место занял сотрудник редакции, как зачетные результаты перешли в разряд «перебор». Одним словом – наши люди.

И последнее: если вы читаете и любите ЗР и вам есть что сказать и чем поделиться, присоединяйтесь! Автодегустация продолжается! ☐

Желающих участвовать в конкурсе просим заполнить анкету, вырезать и отправить конверт с пометкой **«Автодегустация»** по адресу:

107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем».

Можно анкету отправить и по E-mail: **proba@zr.ru.**

Незаполненные анкеты к участию в конкурсе не допускаются!

Генеральный партнер проекта – компания

GOODYEAR

Редакция благодарит компании «ВЕРА-НН», «НИЖЕГОРОДЕЦ» и J-CAR за предоставленные автомобили. Отдельное спасибо Горьковскому автомобильному заводу за возможность провести «дегустацию» на его испытательном полигоне.



Майский почтамт вновь обсуждает проблему «ГАИ и водитель» – новую волну отзывов вызвало письмо майора ГИБДД П. Жезлова (ЗР, 2006, № 2) в ответ на статью «Не достучались?». Кроме того, приводим официальный ответ ГАЗа на читательскую критику «Баргузина», рассказываем о найденном в Финляндии «жигуленке» и об автопробеге на ГАЗ-72.

Вас надо увольнять!

Бедненькие наши работники ГИБДД! Ну не могут они воздействовать на крутых нарушителей Правил дорожного движения! А может быть, просто не хотят? Конечно, гораздо проще докопаться до водителя-дальнобойщика, имеющего перегруз по осям. А еще лучше – ввести какой-нибудь идиотский запрет и стоять на въезде, собирая с водителей по 500–1000 рублей за проезд на склады и станции, которые в зоне действия знака! И если года два-три назад еще существовало понятие корпоративной солидарности (то есть если один раз водитель заплатил на въезде в зону действия знака, другие работники ГИБДД не штрафовали его), то сейчас водители платят каждому коллеге майора Жезлова. Вот и стоят на всех перекрестках подобные господину Жезлову доблестные стражи закона. А мимо них, сметая все на своем пути, проносятся, чувствуя свою полную безнаказанность, всякие депутатишки, чиновнички и просто бессовестные людишки с большими деньгами, купившие у коллег майора Жезлова индульгенцию на отпущение всех грехов: спецномера, спецсигналы, спецпропуска. У нас законы не выполняются – и способствуют этому люди типа майора Жезлова.

А что творится с пьянством за рулем? Все автолюбители прекрасно знают, что «отмазаться» от гаишников можно без проблем за 200–500 долларов. А что творят «бедные» работники ГИБДД при регистрации автомобилей и на техосмотре? Я, регистрируя свой автомобиль (годовалую иномарку), провел в МРЭО целый рабочий день. При сверке номеров на двигателе мне было заявлено, что номер не читается из-за коррозии! Когда я спросил, что делать, мне предложили за 3000 рублей поставить автомобиль на учет без очереди.

А как коллеги майора Жезлова борются с пробками! А чему служат развешиваемые ими по непонятным принципам дорожные знаки? Так что, глубокоНЕуважаемый господин Жезлов, «нечего на зеркало пенять…». Если вы не можете или не хотите наводить порядок на дорогах, то не надо ссылаться на отсутствие соответствующих законов. Ведь все эти нарушения четко оговорены в Правилах дорожного движения (если вы, господин Жезлов, это не знаете, то вас надо увольнять). А других законов никогда не будет в этой стране! Ведь никогда вор не проголосует за отрубание руки за кражу, никогда взяточник не примет закон, позволяющий расстреливать за взятки, никогда чиновник и депутат не отдадут привилегию проехать с ветерком по встречной полосе! И пока будут существовать и, главное, продаваться спецномера, всегда найдутся непорядочные люди, которые их купят и будут плевать с высокой колокольни на остальных!

Я, конечно, допускаю, что в ГИБДД есть люди, которые не боятся связываться с крутыми и которые не берут взяток. Но только мне почти за 20 лет водительского стажа такие работники встречались считанное число раз – и то в основном на заре моей водительской карьеры. Сейчас этот тип людей, наверное, уже вымер… А очень жаль!

По вполне понятным причинам подписываюсь псевдонимом. Готов на что угодно поспорить, что принципиальный майор Павел Жезлов сделал то же самое...

ПАВЕЛ КАРДАНОВ

■ Неуважаемый П. Жезлов! Поражен откровенной наглостью: нет, видите ли, у тебя законов приструнить крутых! А ты пробовал? Зато простых водителей ты и тебе подобные «дербанят» с умными рожами! А еще жалуешься – мол, работаем по 12 часов на морозе... Да не работаете вы, а дискредитируете форму, погоны и власть, которая вам это доверила.

ВАСИЛИЙ

■ Господин майор! Не законодательство надо менять, а ВАС! А точнее – высокопоставленных чиновников в ГАИ! Вас начнут уважать только тогда, когда вы отважитесь наказывать не только беззащитных простых людей, но и тех самых «БЛАТНЫХ».

НАИЛЬ ШАЙДУЛЛИН, АЛЬМЕТЬЕВСК

■ Я уважаю тех сотрудников ГАИ, которые в любую погоду осуществляют регулирование движения в сложных ситуациях, помогают водителям и т.д. И я презираю тех, кто «сидит в засаде», не замечая рядом пробки или затора. Разочаровал майор ГИБДД П. Жезлов: не надо плакать на тему тяжелой жизни в ГАИ. Просто снимите погоны и идите в сельское хозяйство – что, не хочется? Как-то фильм показывали про принципиального сотрудника ГАИ времен СССР. Каждому сотруднику ГИБДД надо посмотреть.

КОНСТАНТИН

Снимите погоны и идите в сельское хозяйство...



■ Реформа ГАИ ничего и не даст. Попади в аварию начальник – никто не скажет, что виноват его водитель, который с крякалками на встречную. Майор прав: простояв на морозе 12 часов, тебе и не захочется никого останавливать. Все плевали на ГАИ – она нужна только для сбора налогов.

MARAT KAZ

Финская «копейка»

Когда был в гостях в Финляндии, на хуторе заметил автомобиль – он стоял на задворках в качестве подставки для каких-то досок. Ага – «копейка», точнее – ВАЗ-21013 1988 года выпуска с пробегом 49 тыс. км. В общем, загорелся – подцепил к своей «Вольво» и на прицепе притащил домой. Растаможил – получилось около тысячи рублей. Состояние – вполне приличное, кузов без коррозии, движок нормальный (заменил масляные колпачки, тормозные шланги, рулевую тягу и краник печки). Салон – экспортный, как новенький: с подголовниками, магнитолой «Джей-Ви-Си» и т.п. Еще есть щетки фар с омывателями, подогрев двигателя 0,5 кВт/220 В, прицепное устройство, обогрев заднего стекла. «Посадил» я все это на документы сгнившей «копейки» и легально прошел ТО. Скажу так: машина для наших карельских «направлений» – то, что надо: не то что «Вольво» – только для асфальта… По ягоды, по грибы, на рыбалку – хорошо и не жалко. Кстати, в финской газете прочитал статью про «лады»: они их с тоской вспоминают как недорогие семейные авто – неприхотливые и теплые! А на фото – фрагмент нашей рыбалки на Пяозеро. В советское время тут был рыбколхоз с судами, нынче – тишина…

СУКМАНОВ АЛЕКСАНДР, КОСТОМУКША





В честь Великой Победы в Отечественной войне я установил рекорд – на 55-летней российской машине ГАЗ-72 совершил одиночный автопробег в 26 000 км! При этом суточный однажды составил 1070 км! Я заявляю о своей готовности в одиночку повторить аналогичный пробег на новейшей отечественной машине – ГАЗ-3106 или УАЗ-»Патриот». Но на ГАЗе мне уже отказали: мол, такой проект вообще закрыт. УАЗ тоже не хочет со мной знаться. Мне что – вновь проехать на моей «Победе»?

С.Н.ГУБКИН, СТАВРОПОЛЬ

Простите бывшего гнилого интеллигента за непонятливость, но почему плакаты и прочие лозунги обращаются к нам, водителям, на «ты»? Во времена листовок типа «Не болтай!» это особых вопросов не вызывало – не до того было, но сейчас-то в чем дело? Даже сотрудники ГИБДД редко «тыкают»!

ПАВЕЛ ИННОКЕНТЬЕВ, МОСКВА



ИМЕЮТ МЕСТО КОЛЕБАНИЯ СПИНКИ

Доводим до вашего сведения, что претензии, высказанные в статье «Баргузиновый синдром», проработаны с руководящим составом ПГА ООО «Автозавод ГАЗ». Проведены проверки выполнения сборочных операций с целью выяснения вероятных причин возникновения отмеченных недостатков. По результатам проведенной работы выявлено следующее:

1. Слетание верхней уплотнительной резинки ветрового стекла произошло, по нашему мнению, вследствие некачественного монтажа резинки после его замены или при нанесении владельцем на ветровое стекло солнцезащитного покрытия с нарушением технологии, т.к. уплотнительная резинка удерживается за счет прижима стекла к проему ветрового окна кузова.

2. Анатомические сиденья, устанавливаемые на данный автомобиль согласно КД, имеют конструктивный люфт в регулировочном соединении, из-за чего на дорогах с некачественным покрытием в свободном положении имеют место колебания спинки сиденья.

3. На данном автомобиле установлен столик салона старой конструкции, который фиксируется замком в стойке столика – сложиться он мог только при принудительном нажатии на фиксатор, что, вероятно, и было сделано при помощи ноги (конечно же, не нарочно). В настоящее время конструкция изменена – подъем столика и удержание его в открытом положении осуществляются за счет газового амортизатора.



4. Что касается выхода из строя ДМРВ и прикуривателя, то данные замечания выявляются на сборочных конвейерах. В настоящее время проводится исследование, о чем будет сообщено дополнительно.

Исполнительный директор ООО «Автозавод «ГАЗ» В.А.Бекетов.

Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей теперь также проходят через «зарулевский почтамт».

Еще в прошлом феврале я спрашивал, когда же «За рулем» будет принимать участие в конкурсе «Автомобиль года». Уже больше года прошло, однако воз и ныне там! Где же вы? Али не пускают?! Али кишка тонка?

МИХАИЛ

Раскройте, пожалуйста, ЗР, 2005, № 3. Там на первой странице прочтете о моем отношении к конкурсу «Автомобиль года». За прошедший год оно не изменилось – выбор 43 тысяч читателей, которые участвовали в конкурсе «Гран-при «За рулем»-2005», важнее для России, чем мнение узкой группы западных журналистов, определяющих автомобиль года. Если хотите, присоединяйтесь к нам – в двух последних номерах опубликована очень интересная, на мой взгляд, анкета для автомобилистов. Мы регулярно проводим «Автодегустацию», где сами читатели могут оценить новые автомобили. Этот проект и будем развивать. Недавно в Женеве я встречался с председателем конкурса «Автомобиль года», он с пониманием отнесся к нашему решению – отозвать кандидатуру сотрудника «За рулем». Кстати, автомобильные журналы – лидеры европейского рынка – в этом конкурсе не участвуют, а так же, как и «За рулем», организуют свои читательские конкурсы. Такова вообще тенденция современных массовых изданий.

В связи с новым порядком прохождения техосмотра для новых машин (3+3+2) разъясните, пожалуйста, как будут проходить ТО автомобили, которым сейчас, допустим, пять лет. В частности, у меня ВАЗ-21093, год выпуска 2001. ТО проходил в 2003, 2005 гг. По старым правилам мне нужно было проходить следующие ТО ежегодно.

АЛЕКСАНДР

Талон техосмотра выдается на три года только автомобилям, проходящим ТО первый раз. Далее – до семи лет на 24 месяца, больше семи – на 12.

После анонсированного снятия с производства «классики» самая дешевая новая машина будет стоить порядка 7–8 тыс. у. е. Насколько это отразится на социальной структуре водителей? Станет ли автомобиль снова «игрушкой для богатых»?

КАРП

Думаю, с развитием нормальной кредитной системы в стране те, кому был раньше доступен автомобиль за 5000 долларов, скоро с меньшими усилиями будут способны приобрести машину за 8000. Однако не будем лукавить – любой новый автомобиль подразумевает наличие стабильного дохода. Так было всегда и, наверное, так всегда и будет, хотим мы того или нет.

Вот вы «били» пассажирские «газели», доказывая их низкий уровень безопасности. А будете ли вы тестировать безопасность их реальных конкурентов?

АНДРЕЙ

Маршрутное такси на базе «Газели» формально удовлетворяет существующим нормам по пассивной безопасности. Так что крэш-тест мы проводили не столько для того, чтобы доказать низкий уровень безопасности нижегородских машин, сколько желая показать, как устарели эти самые нормы. Другая проблема – организация эксплуатации маршруток. Если «транзиты» и «спринтеры» будут так же летать по встречной полосе, они станут биться столь же часто.

Кто еще из мировых автопроизводителей может прийти в этом году с серьезными инвестициями в нашу страну?

ФЕДОР, СОСНОВЫЙ БОР

Желающих все еще много. Информации, особенно неофициальной, еще больше. Протоколов о намерениях тоже достаточно. Давайте дождемся выполнения обещаний «Тойотой» и «Фольксвагеном», покатаемся на российских «саньёнах», посмотрим, как идут дела у ижевской «Спектры», увидим, что будет с «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Инвестировать – значит вложить с выгодой, а не просто тратить...

В одном из журналов вы тестировали тайваньскую оптику на ВАЗ-2110 и забраковали ее. Почему же магазины, торгующие автозапчастями, продают эти изделия? Они стоят очень дорого... Это что – очередная акция по поддержке отечественных производителей? И еще я купил «кенгурятник»... Смогу ли я пройти техосмотр, если у меня нет документов о его соответствии ГОСТу, и можно ли его устанавливать на автомобили?

КУЧИНСКИЙ Г. Н., ХАНТЫ-МАНСИЙСК

Магазины продают такую оптику потому, что ее покупают. Формально это не запрещено. К сожалению, некоторые автомобилисты тоже не задумываются над соблюдением требований Правил и ГОСТов и устанавливают на свои машины все, что пожелают. В результате это приводит к проблемам с безопасностью, а также создает владельцу трудности с ТО. В частности, если ваш «кенгурятник» не будет отвечать требованиям ГОСТа, техосмотр вам не пройти.

У меня ВАЗ-21104 отъездил всю зиму. В сильные морозы машина хорошо заводилась, отопитель работал хорошо: окна не запотевали. Если даже в салоне пять человек, включал третью скорость вентилятора и минут через 10–15 все стекла чистые. Но вот фильтр расположен крайне неудачно: на него вечно что-то сыплется. Летом – пыль и листья, зимой – снег и лед, в дождь намокает... Поток воздуха резко уменьшается – к тому же становится очень влажным, все запотевает: ехать невозможно и просто опасно. Не планирует ли журнал статью про то, как от этого избавиться?

aleks

Да, недоработки в этой конструкции действительно есть. Автолюбители коечто предлагают, чтобы на это повлиять. Например, салонный фильтр сверху прикрывают дополнительным щитком из пластика и т.п., чтобы дождевая вода на него, по возможности, не лилась напрямую. Не ждать же, когда это сделает завод! Кстати, журнал об этом уже писал (ЗР, 2005, № 10, с. 344).

Внимательно изучив выставочный автомобиль «Приора», я был просто поражен. Не верю, что такой автомобиль делали специалисты. Это – халтура дилетантов! И это – наша перспектива?

МИХАИЛ

Не хочу оправдывать АВТОВАЗ, но есть немало ограничений, связанных с возможностями действующего производства. А оно, как мы знаем, должно основательно и оперативно измениться. Давайте наберемся терпения.

В марте 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 659 000 человек. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

***P.S.** «Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*

РАБОТОЙ МАЙСКОГО ПОЧТАМТА УПРАВЛЯЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



ОБЕЗЬЯНИЙ ПИТОМНИК

Елена Ротарь

В наш век мы вынуждены ускорять свое движение с помощью железяк, именуемых машинами. А если к ним правильно подобрать сумочку, то становится понятно, зачем некоторые женщины решают получить права. Так и я, заработав очередной выговор за опоздание автобуса, тоже начала обзванивать учебные центры...

Выбрала курсы поближе к дому. Преподавала женщина – она доходчиво объясняла, почему во время движения не стоит поправлять макияж. Потом нам открыли капот – препакостное зрелище! Но преподаватель нас утешила:

– Если у вас произошла поломка в дороге, не паникуйте – поэлегантнее изогнитесь над капотом и кто-нибудь обязательно подойдет!

Еще мы ставили крестики в тестах – и не всегда ошибались. А когда количество неправильных ответов в тестах сократилось, нам предложили выбрать инструктора. Мне достался Александр – высокий молодой человек с карими глазами.

Летела на вождение как на крыльях, правда, опоздала на пятнадцать минут. Не могла же я тренироваться со сломанным ногтем – пришлось забежать в парикмахерскую. Когда я нашла на стоянке учебную машину, глаза инструктора метали молнии.

– Время, на которое вы опоздали, вычту из ваших занятий!

Я молча нырнула на водительское сиденье. Не давая мне притронуться ни к чему, Александр спросил:

– А вы уже пробовали ездить?

– Конечно, нет.

– То есть вы сели за руль первый раз в жизни???

Я кивнула. Потом Саша показал, как включить поворотник и трогать машину с места. Я бойко вырулила со стоянки и втиснулась в автомобильный поток. Инструктор тут же посоветовал не заезжать на тротуар, а еще через несколько мгновений посмотрел на меня как-то грустно и предложил пересесть на пассажирское сиденье.

Мы мигом домчались до учебной площадки – опять я за рулем. Учебная площадка – это большое поле с кучей кем-то забытых колес и палок. Инструктор достал газету и сообщил:

– Ваша задача – медленно и плавно проехать змейкой между колесами!

После чего углубился в кроссворд. Я попыталась выполнить задание, но машина постоянно глохла, а заведясь, опять останавливалась. Не знаю, сколько я так промучилась, но вот Александр отложил газету и сообщил, что время истекло. К моему удивлению, перед немолодой дамой, которая занималась после меня, Саша любезно распахнул дверцу. Этот факт меня неприятно поразил, поэтому я решила прояснить ситуацию... Оказывается, моя коллега берет дополнительно за плату уже десятый урок. К шестому занятию, когда Александр в очередной раз довез меня до площадки и оставил сражаться с колесами и палками, я дозрела... Отношение Александра разительно изменилось – он отложил газету, стал подсказывать, как лучше втискиваться между препятствиями. На этом занятии я наконец осилила так называемую змейку...

Придя домой, я попыталась найти объяснение ситуации. С одной стороны – люди, желающие научиться водить, с другой стороны – курсы, которые обучают желающих. На картинках я научилась выбирать правильный ответ, но ведь я хочу водить, а не в картинки играть. Решила позвонить тем знакомым, что уже водят машины. Проведенный опрос привел меня в шок: одна тренировалась до получения прав полгода, другая сдала экзамен только на двенадцатый раз! В панике я позвонила Александру и попросила позаниматься со мной всю следующую неделю. Пять дней я вдохновенно таранила колеса и ломала палки. Мои достижения позволили инструктору вновь выпустить меня в город. К сожалению, на первом же светофоре машина заглохла намертво...

Саша вопросительно посмотрел на меня – я вздохнула. Не буду вдаваться в денежные подробности: все в мире имеет свою таксу. В общем, все экзамены я сдала с первого раза.

Получение водительских прав обошлось мне в кругленькую сумму. Но вот я – в новенькой машине, выезжаю из дома. Душа моя поет, солнышко светит. Стала вытаскивать темные очки, но тут мою красавицу потряс удар... Ко мне бежали люди – кто-то спрашивал, не нужно ли врача. А водитель ударившей машины что-то громко кричал об обезьянах с гранатой. Я сидела, а мысли выстраивались на редкость стройно: «Ладно, я – обезьяна с гранатой! Но кто же тот добрый дяденька, что подарил гранату доверчивой обезьяне? Кто открыл эти многочисленные курсы и утвердил учебную программу с десятью практическими занятиями? Кто тот добрый гаишник, который за деньги раздает документы на право вождения? Он что – в доле с похоронными бюро?»

Приехала милиция – обвинили во всем водителя сзади. А я все думала, где бы найти того доброго дядю, который виноват ничуть не меньше.

ПОЛОТЕНЦЕ НА ВПУСКЕ

Александр Шабанов, Михаил Колодочкин

Во всем мире в качестве стимулятора прогресса выступает лень. В России сильнейшую конкуренцию ей составляет бедность. Иногда они объединяют усилия и зовут на помощь третьего – его назовем чуть позже. А пока предлагаем всем ознакомиться с забавной реализацией одного весьма насущного вопроса. Суть предложения изложена в читательском письме, которое приводим в первозданном виде – без редакторской правки.

Цель предложения понятна – повысить экономичность автомобиля и поднять его «максималку». Для этого рекомендовано «придушить» наполнение, чтобы «дать по рукам» любителям резко топтать педаль газа, компенсировав это антифрикционными присадками. Однако возникает несколько вопросов.

А ЗАЧЕМ?

Начнем издалека. Понятно, что «Порше-Кайман» кушает топлива раз в пять больше, чем, скажем, «Ока». Но ведь от этого вряд ли обладатель «Каймана» захочет «опустить» его до параметров «Оки». Здесь – аналогично. Резкое увеличение сопротивления на впуске – это, по сути, дефорсирование двигателя, а совсем не путь экономии. Если уж крайне тяжко по деньгам – пересаживайся на велосипед, оставив машину в гараже. Но это так, из лирики…

Если «придушить» бензиновый мотор, то вместе с мощностью может снизиться и расход топлива – оно идет в цилиндр вместе с воздухом. А вот «душить» наполнение на дизеле вообще как-то нелогично. Расход топлива там от этого никак не уменьшится: оно поступает прямо в цилиндр – зато расчетный состав смеси нарушим, провоцируя дымление двигателя. Если кто не верит – попробуйте на дизеле, особенно без наддува, подняться высоко в горы. Плохо ему там: воздуха не хватает. Мощности нет, а расход топлива растет. Здесь – то же самое…

Интересно и другое – а куда автор послания льет кондиционеры металла? Судя по тому, что он для начала разводит их керосином, похоже, в топливный бак… Это – нечто новое в применении этих составов. Бывало, люди путали бутылки и заливали, например, масляную добавку «Энергия-3000» в топливо – и ничего, даже эффект какой-то наблюдался… Но там к этому располагает состав, в котором, судя по запаху, много нафталина. А вот «Феном», ER или SMT-2, содержащие тяжелые углеводороды парафиновой группы, – в топливо лить уж никак не рекомендуется. Пусть авторы этих препаратов нас поправят. Впрочем, и сильно хуже не будет – сгорят в цилиндрах, и все. Подымит двигатель малость да и перестанет… Вот только вопрос – а зачем? Керосином топливо можно и так разбавить, даже дешевле получится.

А ЦИФРЫ?

А вот с цифрами надо разобраться. Тут дело может быть в следующем.

ВРЕМЯ ЭКОНОМИТЬ.

Активно раскручивать одометр в обход кошелька и заодно изменить стиль вождения многим поможет экран из тонкой стеклоткани, которым по диаметру закрывается рабочая поверхность воздушного фильтра. Создав небольшое динамичное сопротивление на впуске, получаем упругий контур – барьер для новичков и любителей «рваной» езды. Проигрыш в динамике компенсируем применением антифрикционных кондиционеров металла: ФЕНОМ, SMT-2, ER, E3000 и т.п.

Последнее рекомендую владельцам старых классических дизелей, при условии одновременной добавки КМ в бак авто.

Если не смущают подобные хитрости, – присоединяйтесь: за год хорошего пробега машина «простит» вам не менее бочки топлива при скромных затратах.

Для редакции: оба а/м проверялись после КРД и обкатки с интервалом 1 год. Калькуляция ФОРДа за пол-года осень-зима '05 – '06:

пробег – 16 190 км

аппетит – 958 л солярки

(для счетоводов)

I Самара 21083 с цифровым зажиганием
II FORD ESCORT 1.8D 60л.с. (купе)

* после доводки	I (АИ-92)		II ДТ	
Средний расход л/100км	7.0	6.1*	6.9	5.9*
Минимальный на свободной трассе	5.5	5.2*	4.6	4.2*
Максимальная скорость км/ч	168	180*	155	160

Для удобства порционной заливки в БАК КМ развожу в небольшой канистре с керосином, который попутно увеличивает ЦЧ и очищает ТА дизеля.
Немного о себе; большую часть жизни отдал транспорту, последние 20 лет – в ремзоне. Любимая специализация – ГМП (АКП)

P.S. От вас жду статью о японских моторах с двойным дожиганием.
Запомнилсе кузовной аналог Калины менее 1000 см³; 77 л.с.; 150 км/ч
средний расход 1.1 л/100км

С уважением Юрий
С.-Петербург

Во-первых, в подобных случаях часто проявляется эдакий самообман: я пытаюсь сам себя убедить, что мое изобретение экономит топливо. И невольно начинаешь ездить так, что обгоняющие нервные автомобилисты крутят пальцем у виска или гневно бибикают. Кроме того, расход топлива зависит от температуры и давления воздуха за бортом, давления в шинах, загрузки автомобиля, количества пробок на дорогах, громкости чириканья птичек на улице и еще очень много от чего. И как измеряем этот расход? По записям на бумажке с фиксацией километража? Извините – не верим!

Во-вторых, не стоит забывать, что определенный эффект по части снижения потерь трения у антифрикционных препаратов все-таки есть. Хоть мы и нелестного мнения о рекламе подобных средств (ЗР, 2006, № 3), но какие-то плюсы набежать могут. И тут же возникает вопрос – а не станет ли еще лучше, если на обработанном двигателе убрать тряпку с фильтра?

А ТОЛКУ?

Специалистам по двигателям очень часто приходится сталкиваться с подобными рацпредложениями. Порой они носят громкие наименования «изобретений», «патентов», причем их подача всегда сопровождается ругательствами или пренебрежительно-унижительными взглядами в сторону профессиональных двигателистов. Дескать, все так просто, а вы, тупые, ничего не можете... Чего тут только не было – и иглы в карбюраторе, и консервные банки на выпуске, и дуршлаги на впуске, и дырки на свечах, и телевизионные трансформаторы на бензопроводе. Встречался и холодный термоядерный синтез в цилиндре, и штуковины, модифицирующие через топливо масло так, что его даже щеткой от цилиндра не отодрать. Много чего было... А толку?

Поверьте, проблема снижения расхода топлива всегда стояла и стоит перед двигателистами. Но решается она далеко не так просто, как кажется на первый взгляд: цифры снижения расхода на 3–5% – это огромный эффект с точки зрения профессионала. Но «любители» грезят другими категориями – 10, 15, 20%, а то и больше. Не хочется заочно и огульно подвергать насмешкам их «изобретения», но в нашей практике НИ ОДНО из подобных предложений ни разу себя не проявляло. Поэтому: извините – не верим!

В целом, очередной изобретатель правильно нащупал две основные тенденции совершенствования рабочего процесса двигателя – это работа с наполнением и снижение потерь трения. Но если во втором он просто не открыл ничего нового – антифрикционные присадки для того и созданы, чтобы уменьшать трение, то в первом случае вообще пошел не в ту сторону. Любой «тюнингист» скажет, что самое простое форсирование двигателя, которое, по сути, повышение эффективности рабочего процесса, завязано на уменьшении потерь во впускном тракте. Коэффициент наполнения – параметр, характеризующий качество впуска, это альфа и омега рабочего процесса. А уж гробить качество впуска и говорить при этом об улучшении параметров – не просто непрофессионально, а совсем смешно.

Конечно, за сто двадцать лет существования мотора ошибок было сделано немало, но традиционно считается, что на них можно и должно учиться. Однако, к сожалению, в компанию к лени и бедности часто набивается неграмотность. Какой бы присадкой на нее воздействовать? □

В ДОЛЖНОСТИ ДЖИННА...

Отдел спецпроектов ЗР

Современный человек все реже пишет «бумажные» письма – клавиатура и монитор одержали победу техническим нокаутом. Однако объявленная ЗР акция по исполнению желаний (ЗР, 2006, № 1) всколыхнула как электронные, так и «чернильно-перьевые» средства общения. Когда же число посланий всех видов лихо перевалило за тысячу, стало ясно, что пора подводить первые итоги. Поток писем-то все растет!

Встречаются и совсем неожиданные – впрочем, фрагменты некоторых писем мы приводим ниже.



Но, конечно же, все ждут главную новость – так чье же желание признано самым-самым? Торжественно объявляем – имена первых счастливчиков уже известны! Самым ярким, самым «автомобильным», самым «зарулевским» признано желание Марины Жуковой и Андрея Грибанова из Северодвинска. «За рулем» его исполнит! Но об этом – в следующем номере: интрига должна сохраняться до конца...

МЕЧТАЙТЕ, ДРУЗЬЯ! КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, ЧУДЕСА НАМ ПО СИЛАМ!

У меня очень большое желание – быть нужным людям! И чтобы ваш журнал оставался таким же близким, добрым и справедливым. v trushin

Самое заветное желание – стать хорошим водителем, чтобы возить своих детей. Хочу пройти курсы экстремального вождения! ЕЛЕНА

Я директор сельской школы. Заветное желание – посетить святые для меня места: Константиново, Ясную Поляну и Михайловское. Живу в Ленинградской области, а работаю в Вологодской. Мое средство передвижения – велосипед. ЭЛЕОНОРА ВАСИЛЬЕВНА

Хочу на джипе проехать Чили – с севера на юг. АНДРЕЙ

Мой супруг – сотрудник ГИБДД, кстати, он из тех, кто ЧЕСТНЫЙ. У него есть мечта сняться в каком-нибудь фильме про милицию, хоть в массовке. МАРИЯ

Мечтаю отправиться вместе с редакцией в автопробег. Согласен на любую работу: мыть, толкать, качать, протирать, носить – хоть вместо радио! КОНСТАНТИН

Мечтаю прокатиться или просто посидеть в копии того авто, на котором американцы рассекали по Луне. АНДРЕЙ

Самое сокровенное желание – установить светодиодную подсветку днища на мой ВАЗ-21074! АРТЕМ

Познакомился с девушкой из Санкт-Петербурга. Она пару раз приезжала ко мне в Кишинев, а я все никак не могу – денег нет. Мы очень хотим с вашей помощью пожениться – в АВТОМОБИЛЬНОМ стиле! Предложение ей я сделал, но финансово не потяну. Я с моей зарплатой даже машину содержать не могу! ВЛАДИМИР

Я бы с превеликим удовольствием принял от коллектива ЗР приглашение поработать в настоящем издании по истинной специальности, которую я могу подтвердить знаниями, полученными в МАДИ! РОМАН

Между прочим, некоторые из желаний мы... уже исполнили! Без лишней помпы – просто исполнили и все...

Обожаю «классику» – в смысле, «классические автомобили»! В моей библиотеке – две книги Л. Шугурова и отличное издание на чешском языке, которого я, увы, не знаю. Мечтаю о книге «Энциклопедия классических автомобилей» вашего издательства. Видел ее только один раз – за 2000(!!!) руб.



ИСАЕВ ДЕНИС, 17 лет, ТОЛЬЯТТИ

Денис! У тебя будет такая книга – причем с автографом главного редактора ЗР!

Мое самое сокровенное желание – чтобы наша семья была счастлива. А вот счастье мужа Станислава – это я, сын и... любимая «десятка»! Вы бы видели, как он за ней ухаживает! Так вот, мой муж счастлив, когда у него все в порядке с его автомобилем и когда у него всегда все под рукой. И еще частенько любит повозиться с машиной, болты и гайки подтянуть, хотя сейчас на каждом углу СТО. Поэтому мне бы хотелось, чтобы у него был набор, куда входило бы все необходимое!

АНОХИНА РОЗА, ПЕНЗА

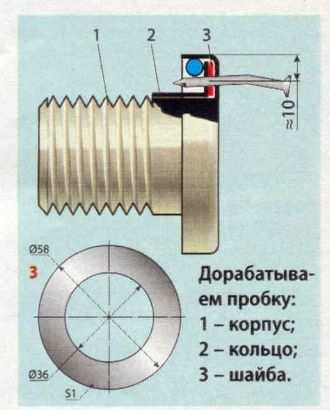
Роза Михайловна! У Станислава Владимировича будет новенький набор инструментов!

Е. НИКИФОРОВ,
Рыбинск

В пути **отказали тормоза**. С одной из задних колодок отклеилась накладка и поршни вышли из цилиндра. Чтобы не портить детали, воспользовался проволокой: вставил поршни на место, сжал тормозные колодки и связал проволокой возле цилиндра. Потихоньку, с необходимыми предосторожностями, проехал несколько километров до места ремонта.

Г. ЩУКИН,
Узловая Тульской обл.

Пластмассовая запирающая пробка Teskan иногда **разбухает** от бензина. Заметив, что она стала хуже ввинчиваться в резьбу горловины, аккуратно опилите ее надфилем (см. рис.). Если пробку отвернуть не удалось (провернулась), не стоит ее ломать. Подручным инструментом – хотя бы гвоздем! – пробуравьте корпус **1** и кольцо **2**. Оставив гвоздь в отверстии, вывинтите пробку. Есть резон усилить охранную функцию пробки, поместив между кольцом и корпусом стальную шайбу **3**.



Дорабатываем пробку:
1 – корпус;
2 – кольцо;
3 – шайба.

В. МИХАЙЛОВ,
Ижевск

Проржавевший бак – беда! Обычная виновница этого – грязная вода, скапливающаяся на дне. На «Жигулях» удаляю ее шлангом, привязанным к палочке так, что срез шланга находится на несколько миллиметров выше дна бака. Грязный бензин и воду сливаю в трехлитровую банку. В дальнейшем ее содержимое «расслоится» – четко видна граница грязи и бензина, который можно использовать по назначению.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Высшую оценку в майском номере журнала мы присудили совету Владимира ШЕЦКО из Бобруйска Республики Беларусь. Его опыт может заинтересовать многих автомобилистов, особенно тех, кто собирается отправиться на машине в отпуск.

Родился в 1954 году в п. Красный Пильщик, что в Белоруссии. Окончил среднюю школу, некоторое время работал столяром ельской мебельной фабрики, а в 1977-м получил диплом инженера-механика Белорусского политехнического института. Ко времени призыва в армию исполнял обязанности главного технолога завода нестандартного оборудования. Службу в армии начал в 1980 году замполитом танковой роты. После увольнения из армии в 1994-м получил экономическое образование в Центре переподготовки офицеров запаса. В настоящее время – инженер по маркетингу промышленного оборудования.

Активным читателем журнала «За рулем» стал с 1990 года, когда купил автомобиль и, будучи «чайником», старался освоить его во всех тонкостях. Любимые разделы журнала – безопасность, техника, ремонт и сервис. Рекомендации журнала помогают во многом, в том числе правильно ориентироваться на рынке запчастей – не покупать некондицию, которой нынче так много…

Автору лучшего совета редакция вручает премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp дарит набор очищающих и полирующих салфеток Turtle Wax: Car Wax Wipes, Big & Tar Remover Wipes, Cocpit Shine Wipes.



Если вы не прочь повозиться со своим автомобилем, пусть и «морально устаревшим», то при минимуме затрат и такую технику можно эксплуатировать эффективно и долго. Возьмем, скажем, **багажный отсек ВАЗ-2106**. Возвышение (полка) над балкой заднего моста у кого-то зачастую пустует, беспорядочно уложенные вещи с нее падают. Я приспособил собственную полку, на которой располагается все, что необходимо в серьезных поездках: ящик с мелкими ЗИП, 5-литровая канистра бензина, такой же запас питьевой воды, литр моторного масла, лопатка, топорик, буксировочный трос, рабочий комбинезон и т.д. Важно, что у каждого предмета свое место. Оставшийся объем багажника служит повседневным целям.



От отдела эксплуатации. Мы привели пример хозяйственного отношения к автомобилю. Поделиться своим опытом могут многие. Но гораздо чаще наш брат-автотурист занимается раскопками в беспорядочно забитом багажнике, бесцельно тратя отпускное время.

И. МАНИКИН,
Жуковский Московской обл.

Прицеп Мытищинского машиностроительного завода 81024 выпуска 1991 года мне удалось сделать **более пригодным** для перевозки **длинномерных грузов**. Вырезав часть переднего борта между усилителями, прикрепил ее к полу обычными дверными петлями. Получившуюся дверцу по периметру усилил металлическими полосками шириной 5 см (они служат уплотнителями), а края проема подкрепил уголками (см. фото). В закрытом положении дверца удерживается замками с армейских ящиков.



С. КОСАЧ,
Чита

На **«японке» с правым рулем** некоторые маневры, безусловно, более опасны, поскольку, например, обзор встречной полосы перед началом обгона весьма ограничен. Между тем есть простое решение – см. фото. Закрепите в салоне дополнительное зеркало… переднего вида. Уверяю, будете довольны!



«ЭКСПЕРИМЕНТ ВЕКА»

Награда 6000 руб. за грамотный, полноценный ответ на 38-ю задачу назначена Алмазу МУСТАФИНУ из Татарстана.

Публикуя задачу № 38, мы не предполагали, что столкнемся с двумя позициями в ответах автолюбителей. Первые по достоинству оценили иронию, скрытую в условии задачи, и засыпали нас безукоризненными ответами.



Рисунок Сергея Савилова

Смысл их – если мотор не работает, то, естественно, топлива не расходует, вибрациями не беспокоит, шумом не надоедает, а ресурс – почти безграничный: дорожная авария ему не грозит, а коррозия если и съест, то нескоро. Да и другие достоинства: почти образцовая экологическая чистота… и спокойный сон хозяина, которому некуда торопиться. Но если хозяин все же направится к машине и начнет прокручивать мотор, упрямо пытаясь пустить, стартеру и батарее не поздоровится.

Позиция другой группы читателей совсем иная. Весьма, скажем, любопытная. Казалось бы, ясно: если не представляешь, как работает машина, то и не вмешивайся – мало ли что может произойти. Ан нет, дядя-шутник пообещал свести расход бензина к нулю, значит, надо пробовать! Посыпались вопросы: как соединять свечи, почему мотор не заводится, почему чихает в карбюратор? Мы, честно говоря, огорчены. Автор, предложивший текст задачи, считал ее не сложнее предыдущей, но ошибся. Будем тешиться тем, что «экспериментаторы» не потеряли время зря – хоть кто-то да задумается над тем, как же работает простейшая система зажигания!

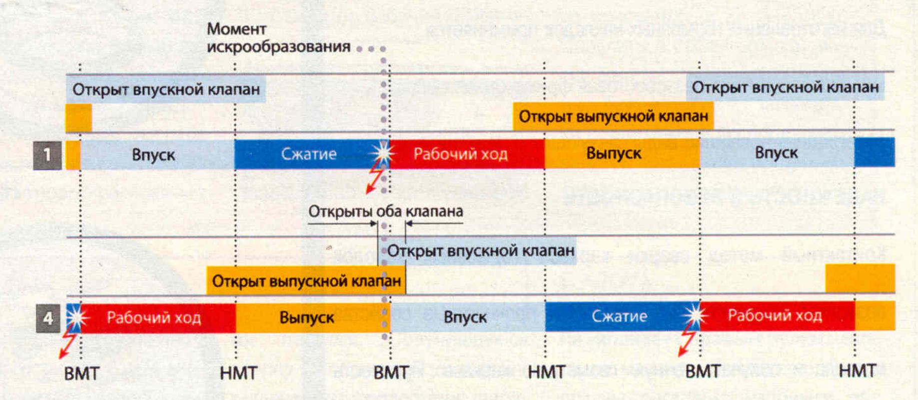
Вернемся к правильным ответам, в том числе – призера. Он напомнил о том, что последовательность работы цилиндров двигателя ВАЗ 1–3–4–2. Когда в первом заканчивается сжатие, в четвертом подходит к концу выпуск отработавших газов и начинается впуск. При работе на малых оборотах холостого хода угол опережения зажигания около 5°. Когда в первом цилиндре начинается сгорание, в четвертом (см. рис.) открыты оба клапана (перекрытие составляет 22°). А теперь соединим (мысленно!!!) первую и четвертую свечи дополнительным проводом. Что получилось? Свечи запараллелены. Напряжение с катушки подается сразу на две. А где следует ждать искру? В той свече, у которой меньше сопротивление искрового промежутка.

Если до нашего «эксперимента» свечи работали безукоризненно, то можно утверждать, что в первом цилиндре искры не будет, а щелкнет она в четвертом – там давление газов в этот миг во много раз ниже, чем в первом, где заканчивается сжатие. Понятно, мотор не запустится. Если же настойчиво прокручивать его стартером, возможны хлопки и в карбюратор, и в глушитель. В последнем, если ненароком скопится хороший заряд несгоревшей смеси, может рвануть – в лучшем случае до перманентного звона в ушах, в худшем – с последующей заменой глушителя.

Таким образом, предложенная «изобретателем» схема не более чем шутка. Для некоторых… «соленая»: учите матчасть, ребята! Кстати, в доброй половине писем, включая призера, рассмотрена и схема зажигания «десятки», упомянув которую автор задачи ухитрился сбить кого-то с толку. Дело в том, что в этой схеме для каждой пары свечей (например, первой и четвертой) применяется двухвыводная катушка зажигания. Здесь свечи соединены последовательно, и если уж происходит разряд, то сразу в двух. Но большая часть энергии затрачивается в цилиндре, где есть сжатие, оставшаяся – в другом. Кстати, «огромная» положительная роль холостой искры в деле очистки свечи – это, по сути, шоферская байка – правильно подобранная свеча в исправном двигателе обязана самоочищаться без каких-либо дополнительных фокусов с зажиганием. А в неисправном все равно в два счета замаслится. Особенно наглядно самоочистка видна, если вывернуть и осмотреть свечи, только что работавшие с высокой тепловой нагрузкой, например, после движения с большой скоростью.

Мы поздравляем Алмаза Мустафина с заслуженной наградой!

Фазы газораспределения ВАЗ-2106.



ЗАДАЧА СОРОК ПЕРВАЯ

НЕ КОЧЕГАРЫ МЫ…

По шоссе Москва–Рига автомобиль летел со скоростью, засечь которую – мечта любого голодного инспектора ГИБДД. Вот тут и случилось необычное: мотор словно задохнулся, машина стала терять скорость, на педаль газа почти не реагировала. Водитель – на обочину. Встал. Прислушался. На холостых мотор работает отменно, CHECK ENGINE не горит. Решил включить передачу… – и помчался как ни в чем не бывало. Впоследствии движок, правда, не раз «затыкался» – обычно на высоких оборотах, причем на шоссе с хорошим покрытием. На проселке же мотор – зверь! Понять причину помог случай: на верную мысль навел чумазый мужик на крыше, возившийся с печной трубой. Глянул на него наш герой – и бегом в автомагазин!

Закончите этот рассказ, друзья!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 июня 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, в том числе дату и место рождения, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

ВОЛГА-ВОЛГА

www.volga21.h1.ru

Для кого-то Волга ассоциируется только с рекой. Для других это автомобильный символ 50-х и 60-х. Ну а для третьих это главное увлечение в жизни. Страница новосибирского клуба отдана на откуп одной-единственной, но, пожалуй, самой значимой модели ГАЗа – легендарной «двадцать первой». Число ее истовых поклонников, безошибочно отличающих любую модификацию и готовых тратить всю зарплату на запчасти, пусть и невелико, но стабильно. Посмотрев на шикарные «внешторговские» рекламные плакаты и фотографии отреставрированных экземпляров, примерив «обои», пожалел, что не нашел на сайте лишь одного: рассказа об экземпляре, подаренном Президенту…



МЫ МИРНЫЕ ЛЮДИ

www.leon-esman.chat.ru

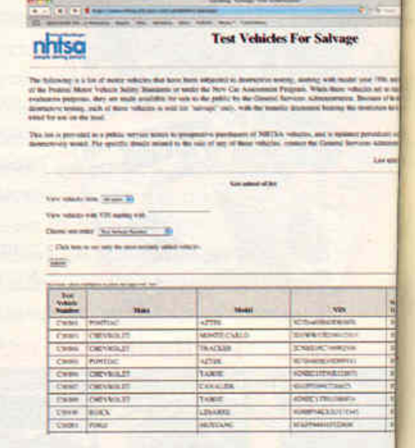
Редкий, даже самый миролюбивый мальчишка не интересуется военными достижениями своей страны. Авторы проекта о военных автомобилях А. Рубан и Л. Есьман пошли дальше и создали архив машин, служивших в советской и российских армиях. В нем более трех десятков фото и характеристик машин, а также краткие послужные списки и история модернизации. Среди ссылок найдете сайты и по другой военной тематике: оружию, авиатехнике.



…И НЕТ ПРОБЛЕМ

www.nhtsa.dot.gov/cars/problems

Служба безопасности дорожного движения США (NHTSA) известна не только расследованием дорожных инцидентов, но и другой активной деятельностью, результаты которой доступны всем желающим. На официальной (естественно, англоязычной) странице службы можно найти информацию практически по любой легковой модели начиная с 1949 года: жалобы покупателей, причины отзывов производителями, наиболее частые поломки. При выборе подержанной машины все это может оказаться полезным!



В СОЗВЕЗДИИ ТЕЛЬЦА

www.subaru-faq.ru

Сайт для тех, кто хочет знать об автомобилях «Субару» все: начиная от «звездного» происхождения имени и заканчивая весьма прозаичным. Например, уместно ли загонять полноприводники этой фирмы на бездорожье, насколько живуча в наших условиях подвеска, чем конструктивно необычны двигатели «Субару». Потенциальным покупателям нелишне будет знать отличия европейских экземпляров от американских, а для состоявшихся владельцев окажется весьма полезной информация по ремонту.



АНТИКВАРНЫЙ САЛОН

www.aaca.org

Поразительно, но клуб любителей старинных автомобилей Америки был организован в… 1931 году! С тех далеких лет он стал настолько популярен, что слеты участников проходят в разных уголках страны чуть ли не через день. Для россиян, к сожалению, стать действительным членом клуба весьма затруднительно из-за его географического положения. Но можно приобщиться к жизни клуба виртуально, благо автомобилисты с удовольствием снимают свои самоходные экспонаты. В общей сложности на сайте почти семь тысяч фото! Отличный повод отвлечься от работы и познакомиться с историей автомобильной Америки.



Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.



ГАЗ-М20 «Победа» так называемой первой серии, выпуска до 1948 года.

БИТВА В ТЫЛУ

Сергей Канунников

Первые послевоенные годы для всех автомобильных компаний в мире были очень нелегкими. Заводы постепенно переходили на гражданскую продукцию, возрождая производство довоенных моделей. В Штутгарте с конвейера вновь пошел «Мерседес-Бенц 170V» – модель 1936 года. «Опель» возобновил выпуск «Олимпии» и упрощенного по отделке «Капитана». Автомобили, созданные во второй половине 30-х годов, предлагали «Ситроен» и «Ровер». Даже американские гиганты собирали машины 1942 модельного, реально – 1941 года.

Исключения – дитя нейтральной Швеции «Вольво-444», представленный еще в 1944-м, и… советские автомобили. Их рождение в первые послевоенные годы оплачено очень дорогой ценой. Некоторые из этих машин должны были появиться еще в 1941–1942 гг.

Перед войной на советских заводах готовили смену устаревшим моделям, ведущим родословную еще с конца 1920-х. Горьковский завод понемногу наращивал производство шестицилиндровых 76-сильных моторов ГАЗ-11 (несколько измененный «Додж-D5»). Мотор встал под капот модернизированной «эмки» ГАЗ-11-73 – таких перед войной успели сделать совсем немного. Этот же агрегат в форсированном до 85 л.с. варианте планировали для 2,5-тонного грузовика ГАЗ-11-51, ведущим конструктором которого стал А.Д. Просвирнин (прототип появился еще в 1939-м). Параллельно создавали семейство: версии с разными колесными базами, приводом на обе оси, трехосную.

Московский завод имени Сталина еще в 1937-м построил первый прототип базового грузовика нового семейства – 3,5-тонный ЗИС-15 с трехместной кабиной. Его 82-сильный мотор ЗИС-16 уже применяли на автобусах. К 1940-му создали еще несколько прототипов, в том числе грузоподъемностью 5 т с мотором 90 л.с. и пятиступенчатой коробкой передач. Машина была почти готова к производству. Конструкторы трудились над тягачом, полноприводной модификацией, автобусом вагонной компоновки ЗИС-17. Подобных, кстати, в мире в те годы было еще очень мало.

Летом 1941-го активно испытывали модернизированные лимузины ЗИС-101 с форсированными двигателями, независимой передней подвеской, измененным кузовом (ЗР, 2004, № 7). Все перспективные работы свернули осенью 1941-го: Москва стала прифронтовым городом, ЗИСу предстояла эвакуация.

Ярославский завод в 1940–1942 гг. ждала серьезная реконструкция. После нее планировали выпускать новый ЯГ-7 грузоподъемностью 5 т. Первую и, видимо, единственную машину с дизайном – копией американского «Уайта», двигателем ЗИС-16 и демультипликатором в трансмиссии построили еще в 1938 году. Планировали и версию с дизелем

НАТИ-МД 23 – развитием создаваемого еще с 1933 года в СКБ ОГПУ («шарашке») мотора «Коджу» (Коба Джугашвили), а также самосвал ЯГ-4. Но началась война с Финляндией, реконструкцию и доводку новой модели отложили.

В 1940-м КИМ (позднее МЗМА и АЗЛК) начал выпускать небольшой двухдверный КИМ-10 – фактически копию британского «Форда-Префект». До войны построили примерно 450 машин.

Были в 1930-х и проекты, рассчитанные на отдаленное будущее. Скажем, автобусы вагонной компоновки НИИГТ (Городского Транспорта) и НАТИ-А. На последнем установили 155-сильный экспериментальный мотор. Единственная построенная машина перед войной была в опытной эксплуатации, потом вернулась в НАТИ.

Конечно, уже в начале 1941-го многие понимали, хотя и не говорили вслух, что новинки встанут на конвейер не скоро. КБ усиленно работали над бронетехникой, полноприводными модификациями. А летом, конечно, стало совсем не до новых моделей… Но о них вновь задумались уже в начале 1942-го, едва отбросив фашистов от столицы! Практически готовые довоенные конструкции умудрялись совершенствовать, изучая трофейные и ленд-лизовские машины.

На прототипах ГАЗ-11-51 попробовали кабины от «Студебекера» и сделали свою – очень похожую на американскую. Для доводки полноприводного ГАЗ-63 особенно пригодился американский опыт. Увы, от высокофорсированного варианта мотора пришлось отказаться в пользу стандартного ГАЗ-11 мощностью 76 л.с. К 90-сильному вернулись только в 1949-м, проектируя ЗИМ.



Прототип ГАЗ-11-51 1939 года разительно отличался от устаревшей полуторки.



Ранний ЗИС-150 грузоподъемностью 4000 кг с двигателем мощностью 90 л.с. и частично деревянной кабиной.

ГАЗ-63 с кабиной «Студебекера» на испытаниях 1944 года.



ЗИС-154 с первым в СССР серийным дизельным двигателем ЯАЗ-204 и электрической трансмиссией.



Экспериментальный автобус НАТИ-А 1938 года со 155-сильным мотором в серию не планировали.



ЗИС-15 (на фото образец 1940-го) к 1941-му был практически готов к производству, но серийным не стал.

Тяжелее дела шли на ЗИСе: ведь в октябре 1941-го в Ульяновск и на Урал увезли не только часть оборудования, туда уехали многие квалифицированные специалисты. Кстати, к 1943-му в стране заработали-таки два новых завода – УльЗИС и УралЗИС (теперь УАЗ и УралАЗ). А в Москве в марте 1942-го все конструкторские бюро объединили в ОГК во главе с Б.М. Фиттерманом и возобновили работу над перспективными моделями.

В 1943-м были готовы два макета и четыре проекта двигателей представительского ЗИС-110. Эту работу через МГК ВКП(б), где по 110-му регулярно проводили совещания, курировало руководство страны. Поговаривали даже, что копировать ЗИС с «Паккарда» требовал сам Сталин. Возможно, это лишь слухи, но ЗИС-110 действительно здорово похож на «Паккард-180», правда, не повторяя его детально. Создание машины шло непросто. Очень многое – от столь сложного кузова до гипоидной главной передачи – для завода было внове. Но уже 20 сентября 1944-го Государственный комитет обороны утвердил первый образец лимузина.

До мая 1948-го параллельно с немногочисленными еще грузовиками ЗИС-150 (глубоко переработанным ЗИС-15 1940 года, пошедшим в серию 30 октября 1947-го) строили ЗИС-50 – ЗИС-5 с новым 90-сильным двигателем.

Можно представить удивление и гордость москвичей, увидевших летом 1947-го на улицах столицы первые автобусы ЗИС-154. Машина без капота, с первым советским серийным дизелем! Линию по производству двухтактных американских двигателей «Джи-Эм» пустили на ярославском заводе, где с 1947-го делали и грузовики ЯАЗ-200 (опять же практически скопированные с американского образца).

От довоенного КИМ-10 отказались, хотя его конструкция, по сути, не устарела – аналогичный двигатель ставили на европейские «форды» еще много лет. История «Опеля-Кадет», ставшего первым «Москвичом» – скорее политическая, нежели техническая – заслуживает отдельного разговора.

В ноябре 1944-го подготовили прототип ГАЗ-М20, который тогда еще не назывался «Победой». Горьковчане ловко вплели в свой оригинальный, передовой для того времени дизайн американские мотивы. Так называемую понтонную конструкцию несущего кузова и переднюю подвеску заимствовали у «Опеля-Капитан». С ним, кстати, и сравнивали автомобиль на испытаниях в 1945-м.

За четыре дня до Парада Победы, 19 июня 1945-го, автомобиль показывали руководству страны. Среди недостатков всезнающие вожди назвали шестицилиндровый двигатель, требующий, по их мнению, слишком много бензина. На ГАЗе срочно создали «урезанный» на два цилиндра мотор, с которым «Победа», конечно, потеряла динамику. Первые серийные машины появились уже 28 июня 1946-го, удивив в том числе и западных специалистов. Правда, до конца года построили едва ли более 25 машин. Да и недоработан был автомобиль: из-за этого в октябре 1948-го производство пришлось приостановить.

Но вспомним, в каких условиях делали послевоенные автомобили на частично эвакуированном ЗИСе, пострадавшем от бомбежки ГАЗе. Не хватало квалифицированных кадров (на конвейерах в основном работали женщины и подростки из ФЗУ) и оборудования, да и просто тепла и еды. А руководство торопило: автомобиль требовалось непременно показать к какому-нибудь празднику. Опоздание грозило не только выговором и понижением, мог последовать и арест. Инженеры работали как каторжные. Главный конструктор ГАЗа А.А. Липгарт с трудом отпросился в короткий отпуск в 1948-м. Последний раз он отдыхал десять лет назад… А неприятности с «Победой» ему не забыли. Получив очередную, пятую (!) Сталинскую премию, в 1952-м Липгарт должен был отправиться на УралЗИС – фактически в ссылку.

Всю войну автомобильные заводы бесперебойно поставляли на фронт оружие, танки, автомобили, одновременно проектируя и испытывая новые машины. Конечно, они были несовершенны, многое приходилось заимствовать у иномарок, модели ставили на конвейер, не доведя конструкции до ума. Но для нашей страны машины второй половины 1940-х стали прорывом, в известной мере даже революцией. Мы одержали Победу не только на фронте, но и выиграли битву в тылу… □



На скоростном участке – победители ралли «Метелица-2006» Сергей Шишко и Александр Захаров на «Бьюике-Ривьера» 1968 года.

КОНТРОЛЬНАЯ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ

Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов

В холодный февральский день доставать из заснеженных гаражей автомобили, самому молодому из которых тридцать, и полдня собирать крыльями грязный московский снег? Надо быть сумасшедшим!

Таких на организованном «Олдтаймер-Галереей Ильи Сорокина» зимнем ралли «Метелица-2006» набралось более сорока, со старта в центре Москвы ушел 21 экипаж. Причем некоторые участники преодолели сначала под 1000 км, приехав из Белоруссии, а Йорма Кюлменен со штурманом Самули Тямминенном – даже из Финляндии! Кстати, этот экипаж стартует в российских ретроралли уже не первый раз.

Конечно, соревнования раритетов – отличный повод пообщаться с коллегами по увлечению. Но с каждым стартом все больше и настоящего спортивного азарта. Средние скорости, разумеется, невысоки, зато маршрут мудреный и судьи на пунктах КВ – контроля времени – строги и беспристрастны. А вот, за неприметным поворотом, и ВКВ – внезапный контроль времени. Слишком быстрые – выбившиеся из заданного графика получали порцию штрафных очков.

На финише в Подмосковье экипажи поджидали дополнительные соревнования: фигурное вождение и даже скоростной участок по специальной узкой и скользкой трассе. Удача сопутствовала не всем. Некоторые нахватали штрафных очков, заплутав в лабиринте московских улиц, иные неудачно прошли «фигурку». Были и поломки: экипаж «За рулем», например, потерял много времени на ремонт внезапно закапризничавшего ГАЗ-69. Но мы не обиделись на ветерана 1961 года рождения; да и до финиша «козлик» все же добрался.

Пусть не все сдали контрольную на отлично, но недовольных не было. Скорее наоборот, тем более когда дороги подсохнут, можно будет взять реванш: не за горами летнее «Олдтаймер-ралли». □



На трассе «Москвич-403ИЭ», представленный мастерской «Олдтаймер-сервис». Задор, как 40 лет назад!



ГАЗ-69, которому в этом году сравнялось 45 лет, немного покапризничал, но до финиша довез. Приз «За волю к победе» – почетный трофей экипажа «За рулем».



Самый старый участник ралли – «Победа» ГАЗ-М20 выпущена в далеком 1950 году.

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

«Мицубиси-Лансер Стейшн Вэгон» – выбор для тех, кому нужен современный динамичный, вместительный, надежный и не очень дорогой автомобиль. Универсал заметно просторнее популярного седана: прибавка в длине и высоте отразилась не только на вместимости багажника, но и на комфорте задних пассажиров. При сложенных спинках задних сидений объем багажного отделения – свыше тысячи литров. Независимая подвеска всех колес (с пассивным подруливанием задних) позволяет уверенно двигаться не только на дачном проселке, но и на асфальтовых виражах. Скоростные показатели «вагона» вполне достойны: с двигателем 2,0 л разгон до сотни занимает 10 с, а максималка достигает 199 км/ч. Такой автомобиль в комплектации Intense с «механикой» стоит $21 790. Он снабжен четырьмя подушками безопасности, климат-контролем, литыми 16-дюймовыми колесами. Бюджетный вариант с двигателем 1,6 л мощностью 98 л.с. (категория с невысокой налоговой ставкой) и механической коробкой передач существенно доступнее – $17 350. Но и здесь в базовую комплектацию входит электропакет (иммобилайзер, ЦЗ, электростеклоподъемники всех дверей, подогрев передних сидений), кондиционер, ABS с интегрированной электронной системой распределения тормозных сил EBD и фронтальные подушки безопасности. Ремни безопасности – с преднатяжителями и ограничителями усилия. Позаботились и о защите младших членов семьи: сзади крепления Isofix для детского сиденья.

ВООРУЖЕН И БЕЗОПАСЕН

«Опель-Вектра» – это и строгий седан, и вместительный универсал, и гоночный болид, разгоняющийся до 260 км/ч. Обновленная «Вектра» вобрала в себя самые передовые технологии. Так, новая система поддержания микроклимата в салоне учитывает не только температуру и влажность, но и чистоту воздуха, а интерактивная система управления (IDS) обеспечивает быстроту и точность откликов автомобиля на действия водителя. Присутствует здесь и система распределения тормозных сил в повороте (CBC), предотвращающая уход с траектории, и обкатанная на «Астре» система электронного управления амортизаторами (Continuous Damping Control).

Для «Вектры» предлагают девять двигателей и четыре коробки передач, но полюбившиеся европейцам дизельные версии в России пока заказать нельзя. Среди бензиновых же моторов можно выбрать любой – от 1,6 л (105 л.с.) до 2,8 turbo (230 или 255 л.с.). Последний – для заряженной версии OPC, набирающей первую сотню всего за 6,7 с. Цена такой «пушки» на 18-дюймовых литых колесах и с салоном «Рекаро» по нынешним меркам невелика – $36 190. Обычная же «Вектра» с мотором 1,6 л стоит в полтора раза дешевле – $21 540, при том, что здесь уже есть ABS, противобуксовочная система, шесть подушек безопасности и кондиционер.

Наибольшим же спросом пользуется вариант с мотором 1,8 л (140 л.с.) – до налоговой планки в 150 л.с. он не дотягивает, а стоит всего на 5% дороже. При заказе обратите внимание на список дополнительного оборудования – есть из чего выбирать. Для ночной езды пригодятся поворотные ксеноновые фары или пакет «Обзор и освещение» (противотуманные фары, датчик дождя, зеркало с автоматическим затемнением, автоматическое включение освещения). А путешественникам порекомендуем пакет «Прицеп» с системами динамической стабилизации, авторегулировки дорожного просвета, помощи при троганье на подъеме, оповещения о проколе шины, электронным круиз-контролем и съемным фаркопом.





ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»

На российском рынке дебютировал «Ауди-Q7». Семиместный универсал поставляется в Россию с двумя двигателями: бензиновым 4,2 V8 FSI (350 л.с.) и турбодизельной «шестеркой» 3,0 TDI (233 л.с.). Все Q7 – с постоянным полным приводом quattro. Регулируемая электроникой пневмоподвеска обеспечивает лучшую управляемость и плавность хода; дорожный просвет изменяется в пределах 60 мм. В стандартное оснащение «семерок» входит мультимедийная система MMI, электронный радар, следящий за дорожной разметкой, камера заднего обзора и система ESP с функцией помощи при спуске с горы.

Цены на «Ауди-Q7» с двигателем 3,0 л – от $76 965, с мотором 4,2 л – от $107 673. Менее чем через месяц после запуска производства Q7 уже стал хитом продаж – на него поступило более 16 000 заказов по всему миру.

БЕРЕГИСЬ, СТАРШИЙ БРАТ



Начался прием заказов на новый «Хаммер-Н3». Появление его в салонах компании «Дженсер» (Genser) ожидается в мае. Младший брат самых больших в мире вседорожников, сохраняя внешние культовые черты, заметно компактнее и вольготно чувствует себя даже на узких улицах больших городов. Богатый салон, отличная управляемость и относительно приемлемая цена (от $49 990) позволяют предположить, что младший «Хаммер» по популярности скоро обгонит старшего.

ПРЕМЬЕРА «КАЙРОНА»

Российская премьера «Саньён-Кайрон» состоялась на выставке «Мир автомобиля-2006» в Санкт-Петербурге. Среднеразмерный вседорожник, оснащенный новым двухлитровым турбодизелем (140 л.с.), предлагают с пятиступенчатыми «механикой» и «автоматом». В базовую комплектацию «Саньён-Кайрон» входят ABS, две подушки безопасности, климат-контроль, электростеклоподъемники и электроуправляемые зеркала. Среди множества опций – системы стабилизации курсовой устойчивости, контроля спуска с горы и предотвращения опрокидывания автомобиля. Цена «Кайрона» – от $32 990 до 37 990.



СТУПЕНЬ ЭВОЛЮЦИИ

Стартовали российские продажи «Лансер Эволюшн IX». Спорткар последнего поколения получил 2-литровый двигатель DOHC 4G63 с турбокомпрессором, промежуточным охладителем и системой управления фазами газораспределения, а также шестиступенчатую механическую коробку передач. Детали из алюминиевых сплавов позволили уменьшить массу кузова на 4 кг по сравнению с предшественником, понизить центр тяжести, улучшить устойчивость и точность управления. На российском рынке «Эволюшн IX» доступен в двух комплектациях: Sport ($46 460) и Ultimate ($50 790).



СЕЗОН СКИДОК

Сервисный центр компании «Автоимпорт» (дилер «Опеля» и «Шевроле») на проспекте Андропова в Москве предложил специальные цены на «весенние работы». Очистка кондиционера обойдется в 1500 руб., его дозаправка – в 970; скидка на шиномонтажные работы составит 15%. Скидки предоставляются и на ТО-2, причем диагностика подвески бесплатна.

«МАЗДА МОТОР РУС»

В России начала работу дистрибьюторская компания «Мазда Мотор Рус» (Mazda Motor RUS). Отныне все официальные поставки автомобилей этой марки будут централизованы. По результатам продаж «Мазды» в 2005 году Россия вышла на четвертое место в Европе (21 120 шт.). В текущем «Мазда» планирует реализовать 28 000 автомобилей и увеличить число дилерских центров до 29. Ожидается появление новых моделей: весной – мини-вэн Mazda 5, летом – обновленная Mazda 3, а в октябре – 250-сильный хэтчбек Mazda 3 MPS. Руководить компанией назначен Йорг Шрайбер.



ПОЖИЛЫМ ДЕШЕВЛЕ



До 15 мая в сервисных центрах компании «Авто Ганза» можно сэкономить. К услугам по шиномонтажу и техническому обслуживанию – подарок: регулировка углов установки колес и комплексное обслуживание кондиционера. Тех, кто закажет химчистку салона, ждет бесплатная полировка фар. Кроме того, действует 10-процентная скидка на работы по аэродинамическому обвесу и чип-тюнингу. А при покупке летних шин комплект колес обойдется на 10% дешевле. Приятная новость и для владельцев машин «со стажем»: «Авто Ганза» предоставляет скидку 20% на кузовные и малярные работы для автомобилей старше четырех лет. Окраска производится материалами Basf Glasurit, которые используются на заводском конвейере.

«ХАФЕЙ-БРИО». ЗНАКОМЬТЕСЬ



В ряду недорогих иномарок пополнение – «Хафей-Брио», новый хэтчбек А-класса китайского происхождения. Он поставляется с двигателями 1,0 л (46 л.с.) или 1,1 л (65 л.с.). Дополнительное оборудование – по выбору: кондиционер, ABS, гидроусилитель, подушки безопасности. Дизайн – от итальянской «Пининфарины», а вот пластик, ручки, кнопки, обивка – явно классом ниже. Цена «Брио» – от 7900 до 9990 долларов США.

БОЛЬШОЕ КУПЕ ОТ «ПЕЖО»

«Пежо» начала продажи на российском рынке модели «407 Купе» – самого большого купе этой марки. От своего полноразмерного собрата оно отличается дизайном передней части кузова. Россияне могут заказать «407 Купе» с бензиновым двигателем объемом 2,2 л (160 л. с.) или 3,0 л (211 л. с.) в комплектациях Sport, Sport Pack или Griffe. На машины с мотором 2,2 л устанавливают шестиступенчатую «механику» и 17-дюймовые колеса. Для более мощных доступны коробки обоих типов и колеса на 18 дюймов. Цена «Пежо-407 Купе» в базовой комплектации с двигателем 2,2 л – $37 500.



ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА



Компания «Дженсер» (Genser) открыла на Новоясеневском проспекте крупнейший в Европе дилерский центр по продаже автомобилей «Дженерал моторс»: СААБ, «Кадиллак», «Хаммер», «Опель» и «Шевроле». Линии активной приемки в присутствии клиента проводят экспресс-диагностику автомобиля и определяют план его ремонта. К концу 2006 года планируется ввод в строй второй очереди центра с кузовным и малярным цехами.



На 78-м километре МКАД открылся крупнейший в Европе дилерский центр «Лексус» – «Левобережный» общей площадью 5600 м². Он включает сервисную зону на 38 постов с двумя окрасочными камерами. Специальная площадка предусмотрена для подержанных машин: «СП БИЗНЕС КАР», в структуру которого входит новый центр, намерено уделить особое внимание программе трейд-ин.

ХАБАРОВСК

«Амур-Моторс» открыл дилерский центр по продаже и обслуживанию автомобилей «Форд». В планах на этот год – создать компании-субдилеры в других дальневосточных городах.

ЧЕЛЯБИНСК



Открыл двери для посетителей «Автокомплекс Регинас» – первый официальный дилер «Ниссана» в Челябинске. Четырехэтажный центр по продаже и обслуживанию всего модельного ряда марки располагает сервисной станцией, складом запчастей, крытой парковкой на 100 мест и многим другим. Центр предлагает услуги по кредитованию, лизингу, страхованию.



СЭКОНОМЬ НА КЛЮШКИ!

Андрей Морозов

По оценкам Ассоциации российских дилеров, каждая третья машина, купленная у официальных дилеров, приобретена в кредит. А при покупке машины С-класса (или гольф-класса, кому как нравится) – это едва ли не половина. В ближайшие годы число тех, кто готов выложить за новенький автомобиль сразу всю сумму, существенно сократится – считают специалисты.

РАЗНЫЙ ПОДХОД

Социологи Московского государственного университета им. Ломоносова провели недавно любопытное исследование. Респондентам предложили определить атрибут, который безусловно подчеркивает принадлежность к среднему классу в России. Большинство из ответивших (58%) посчитали таковым автомобиль. Причем недорогой, но обязательно новый – С (гольф)-класса. Еще более любопытно сравнить ответы россиян с ответами на подобный опрос, проведенный среди американцев. Те атрибутом представителя среднего класса назвали не дом, не машину, а набор… клюшек для гольфа.

Почему наш средний класс предпочитает гольф-класс? Последний привычен для россиян – фактически к нему можно отнести все отечественные легковушки. К тому же большинство пока еще не настолько богато, чтобы иметь в семье две машины, а С-класс наиболее универсален.

ЧТО ПРЕДЛАГАЮТ ДИЛЕРЫ?

Практически все автомобили С-класса – от вазовской «семерки» до модного «Крайслера-РТ Крузер». Компания «Автоимпорт», например, располагает всем спектром автомобилей «Джи-Эм» С-класса: «Шевроле-Лацетти», «Ланос», «Вива», а также «Опель-Астра».

– Более трети наших клиентов при покупке этих моделей пользуются кредитными программами, – рассказывает руководитель отдела рекламы Елена Кудряшова. – В зависимости от желания они могут приобрести автомобиль, скажем, по такой программе: первый взнос – 0%, срок погашения – до 5 лет. Справка о доходах не нужна. Можно воспользоваться при покупке и беспроцентной рассрочкой до трех лет, но при этом сразу оплатить половину стоимости машины. От покупателя потребуется паспорт супруга (или супруги) заемщика, водительское удостоверение и обычный пакет документов.

Официальный дилер «Ауди», компания «АвтоСпецЦентр «Ауди», предлагает покупателям «Ауди-А3» очень интересный кредитный продукт – с отложенным платежом.

Суть его такова: первоначальный взнос – от 15 до 50%, срок кредита – до 36 месяцев, отложенный платеж – 35%. Последний – это та сумма, которую нужно погасить на 36-м месяце кредитования. К этому моменту владелец определяет дальнейшую судьбу своего «Ауди». Вариантов несколько: 1. Оплатить всю сумму, оставленную на последний платеж, и продолжать эксплуатацию автомобиля; 2. Продолжить выплату оставшейся суммы ежемесячными взносами в течение следующего года или двух; 3. Доставить автомобиль в салон, где определят его реальную стоимость и примут для продажи, погасят задолженность клиента перед банком, переведут разницу между долгом в банке и стоимостью автомобиля на счет клиента или в счет оплаты нового автомобиля.

У покупателей «Ауди-А3» есть также возможность воспользоваться программой беспроцентного кредита или рассрочки, когда клиенту предлагается внести 30, 40 или 50%, а оставшуюся сумму выплачивать в течение трех лет равными платежами без начисления процентов.

– С учетом запросов клиентов мы предоставляем большой ряд кредитных продуктов: без первого взноса, кредит до 7 лет (и другие комбинации сроков), кредит первого взноса, процентных ставок и кредитных страховок, – рассказывает Антон Дементьев, руководитель отдела финансовых услуг «АвтоСпецЦентра.

Разные автомобили С-класса продает и компания «Дженсер» – это «Ниссан-Алмера», «Опель-Астра», «Форд-Фокус», «Шевроле-Ланос», «Лацетти». Здесь клиенты могут воспользоваться услугами банковских организаций, предлагающих широкий выбор кредитных программ, которые можно разбить на три большие группы – классический кредит, рас-

срочка, кредит без первоначального взноса.

– Сейчас примерно 45% автомобилей С-класса покупают в кредит. Наблюдается тенденция роста кредитных продаж, – говорит Наталья Быкова из компании «Дженсер». – Это связано с несколькими факторами, в том числе с приближением уровня процентных ставок к европейским и формированием в стране кредитной культуры. У людей теперь большая свобода выбора – не обязательно покупать только тот автомобиль, на который сейчас хватит денег.

Еще одна компания, предлагающая С-класс, – «АвтоПассаж», официальный дилер «Форда».

– Покупатели «фокусов» – типичные представители среднего класса – мужчины 28–35 лет, семейные, как правило, имеющие детей. Словом, «белые воротнички» с доходом примерно в 1000 долларов и выше, – делится результатами своих наблюдений Виктор Субботин, руководитель отдела маркетинга «АвтоПассаж». – Политика «Форда» заключается в том, чтобы помочь людям этого круга приобретать его машины. Банки не предоставляют кредит со ставкой ниже 9% годовых, и, чтобы удержать ставки кредита на уровне 4,9%, представительство «Форда» компенсирует разницу в 4,1%.

Особенно модные в России «Форд-Фокус» и «Мазду-3» покупатели приобретают и в компании «Ю. С. Импекс».

– На «Фокус» действует специальная кредитная программа: первый взнос – 40%, ставка кредита – 4,9% годовых, срок кредита – 36 мес. (при покупке в кредит действуют льготные условия страхования – КАСКО 5%), – рассказывает бренд-менеджер «Ю. С. Импекса» Евгения Аксентьева. – На «Мазду-3» первый взнос – от 0%, ставка кредита – от 9% годовых, срок кредита – до 36 мес.

В России из года в год растет процент автомобилей, купленных в кредит, как и должно быть в цивилизованном мире. А не станет ли со временем набор хромированных клюшек для гольфа в багажнике таким же атрибутом российского среднего класса, как и сам автомобиль? Разумеется, гольф-класса. □

КРЕДИТ: НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОКУПАТЬ ТОЛЬКО ТОТ АВТОМОБИЛЬ, НА КОТОРЫЙ СЕЙЧАС ХВАТИТ ДЕНЕГ.

КРЕДИТНЫЕ ПРОГРАММЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫМИ ДИЛЕРАМИ

Компания	Модели С-класса	Специальные кредитные программы
«Автоимпорт»	«Шевроле-Лацетти», «Ланос», «Вива», «Опель-Астра»	0% первый взнос, рассрочка до 5 лет (аванс на усмотрение клиента); беспроцентная рассрочка до 3 лет. Аванс – 50%
«АвтоСпецЦентр Ауди»	«Ауди-А3»	«Кредит с обратным выкупом», «Кредит с отсрочкой погашения основного долга»
«Дженсер»	«Ниссан-Алмера», «Опель-Астра», «Форд-Фокус», «Шевроле-Ланос», «Лацетти»	классический кредит, рассрочка, кредит без первоначального взноса
«АвтоПассаж»	«Форд-Фокус»	Кредит под 4,9 % годовых
«Ю. С. Импекс»	«Форд-Фокус»	первый взнос – 40%, ставка кредита – 4,9% годовых, срок кредита – 36 мес. (при покупке в кредит льготные условия страхования – КАСКО 5%)
	«Мазда-3»	первый взнос – от 0%, ставка кредита – от 9% годовых, срок кредита – до 36 мес.

КОНЕЦ ЗАБУГОРНОЙ СВАЛКИ

Владимир Салмин

На российском рынке необычная ситуация: импорт подержанных машин, с которого начиналась постперестроечная автомобилизация, замер. И, судя по всему, его подъема мы уже не увидим. «Импортный секонд-хэнд начинает постепенно замещаться вторичными продажами иномарок, ввезенных когда-то в качестве новых и активно сдаваемых теперь во вторичный оборот, – поясняет партнер PriceWaterhouseCoopers (PWC) Стенли Рут. – С годами процесс пойдет все динамичнее». Эксперты прогнозируют, что уже к 2009 году надобность в массовом ввозе старых машин из-за границы может вообще отпасть. Причем без всяких повышений пошлин и прочих заградительных барьеров. Рынок подержанных авто переходит в руки автосалонов и официальных дилеров. «Короли секонд-хэнда очень скоро будут вынуждены привозить мизерное, по сравнению с прошлыми временами, количество подержанных автомобилей – в основном экзотику и те модели, что не ввозят официально», – прогнозирует руководитель аналитической группы «Авто-инжиниринг» Алексей Владимирский. «Импортный «хлам» перестает существовать как класс и не воспринимается более другими сегментами рынка всерьез», – таково мнение Хенрика Нензена, исполнительного директора комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса в РФ (АЕБ) и президента «Форд» в России.

СЕКОНД-ХЭНД НЕ СДАЕТСЯ

Однако пока рынок «серого» импорта здравствует. Но это до поры, убеждены официальные торговцы. С каждым годом машин, попадающих на перепродажу, будет все больше. Если в 1999-м в России было продано около 25 тыс. новых иномарок (это они формируют рынок нынешней «вторички»), то в 2001-м – уже почти 100 тыс., а в 2004-м – 405 тыс. штук. Через три – пять лет немалая их часть окажется на вторичном рынке, и «на 99,9% удовлетворит спрос на подержанные автомобили», прогнозирует Алексей Владимирский.

По словам Давида Павлова, директора отдела продаж автомобилей с пробегом компании «Мейджор», сейчас по схеме трейд-ин продается каждый пятый автомобиль, а через два-три года это будет, как минимум, каждый второй. Чтобы хоть как-то противостоять такому натиску со стороны «внутренней вторички», продавцы импортного секонд-хэнда тоже вынуждены предлагать машины в кредит, обмен, рассрочку. Причем даже те, что продаются частными лицами.

На рынок секонд-хэнда можно посмотреть и с другой стороны. В прошлом году продажи ввезенных подержанных авто составили 320 тыс. штук (с учетом растаможенных, но непроданных – 380 тыс.). С начала этого года рынок снова выходит на такие показатели. Значит, он хоть и стоит, но не падает – причем на фоне существенного (в разы!) роста продаж новых. «Люди хотят те автомобили, которые новыми они купить пока не могут», – считает Стенли Рут. А по мнению экспертов «Автосельхозмаш-холдинга», рынок подержанных иномарок в России будет существовать всегда с оборотом примерно $5–6 млрд. в год, то есть почти на нынешнем (и даже чуть более высоком) уровне. Хотя с 2002 года, когда были введены ограничительные пошлины на старые автомобили, рыночная доля подержанных машин, ввезенных из-за границы, успела снизиться с 27 до 12% и будет продолжать падать. Сказывается рост продаж дешевых новых иномарок, объясняет начальник аналитического отдела этой организации Виктор Пашков.. Любопытны коллизии и в финансовой сфере. Несмотря на то что рынок импортного секонд-хэнда стабилизировался, по данным PWC, в денежном выражении он все же вырос на 14% – за счет повышения пошлин и, главным образом, ввоза более дорогих автомобилей. Если в 2002 году за подержанные машины заплатили в сумме $4,2 млрд, то в 2005-м почти столько же ($4,1 млрд), хотя в количественном выражении рынок сократился в 1,7 раза (данные PWC).

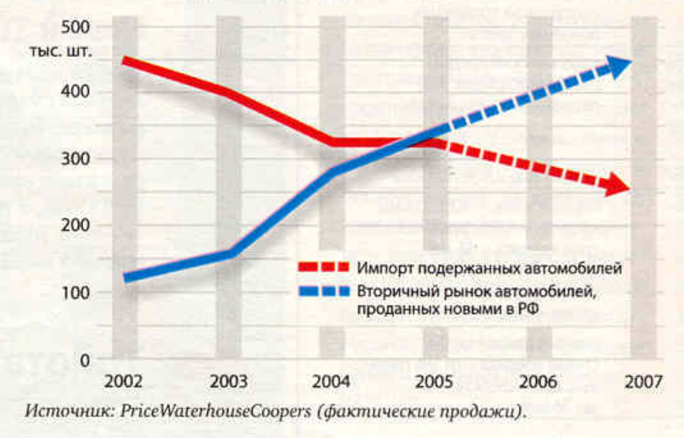
РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

тыс. шт.

Отечественные автомобили
Импорт подержанных иномарок
«Серый» импорт новых иномарок
Новые иномарки (официальные)

Источник: «Рольф» (импорт – по количеству растаможенных авто).

ВНУТРЕННИЙ ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК НАНОСИТ УДАР ПО ИМПОРТУ ПОДЕРЖАННЫХ ИНОМАРОК

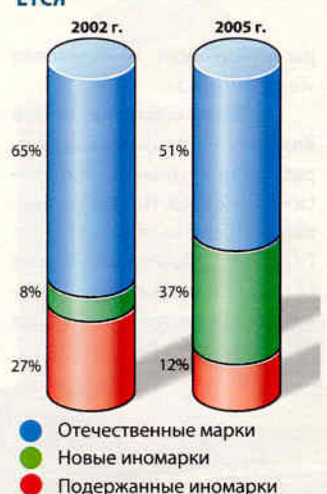


Источник: PriceWaterhouseCoopers (фактические продажи).

ИГРА НА ПОРАЖЕНИЕ

И все же цивилизованный рынок наступает. Дело не только в том, что покупатели даже подержанных авто все больше хотят иметь достойное обслуживание, сервис, гарантии. Продавцы говорят о растущем стремлении наших автомобилистов чаще обновлять свой парк, приближаясь по этому показателю к Европе. Сейчас активно сдают в перепродажу именно пяти-семилетние автомобили (при том, что раньше машины держали по 10–20 лет). Отметим бурный рост сегмента трехлеток. В итоге, по прогнозам, цены на подержанные машины у официальных дилеров сравняются с ценами импортных подержанных уже в следующем году, причем во всех классах. А еще через год опустятся и полностью побьют импорт. Скажется не только растущая волна сдаваемых во вторичный оборот иномарок, но и законы цивилизованного рынка. Снижение стоимости нового автомобиля будет происходить не по спекулятивным и спросовым ценам, а естественным, технологическим путем. Машины начнут терять свою перво-

ДОЛЯ ПОДЕРЖАННЫХ ИНОМАРОК НА РЫНКЕ СОКРАЩАЕТСЯ



Отечественные марки
Новые иномарки
Подержанные иномарки

Источник: АСМ-холдинг.

начальную стоимость гораздо быстрее, чем сейчас. Например, по данным известного немецкого каталога «Шваке», которым активно пользуются наши таможенники, машины гольф-класса за первые три года падают в цене в Европе на 30%, а через пять лет – более чем наполовину. Представительский и премиум-класс теряют в цене за пять лет примерно 27–30%. У нас же пока даже автомобили массового спроса и бюджетных марок дешевеют за такое время едва на треть. «Форд-Мондео» только через семь лет становится дешевле в два раза. «Фольксваген-Пассат» и «Мазда» держатся и того дольше. Еще неохотнее с годами «уступают» в цене вседорожники и представительские автомобили. «Сказывается повышенный спрос на отдельные группы машин, марки и модели, а также разница между именитыми брендами и машинами массового спроса», – говорит Алексей Владимирский.

Местную «вторичку» будут покупать все охотнее еще и потому, что качество машин, прошедших диагностику и устранение неисправностей у официальных дилеров, выше, чем у ввезенного серым образом секонд-хэнда. И значительно меньше шансов нарваться на криминальную машину. К тому же официальный дилер, продавец трейд-ин, отвечает за нее по гарантии и никуда не исчезает, в отличие от «серых» фирм, тем более – частных лиц. Выбор в автосалонах уже сейчас во многом удовлетворяет спрос – ведь и подержанные автомобили покупают в основном одного и того же класса и марок (немецкие, джипы, и т.д.), а доля экзотических машин, необычных и редких комплектаций едва превышает 3%.

СТАРЬЕ – НА СВАЛКУ

Еще стремительнее растет «вторичка» отечественных подержанных автомобилей. Предложения ВАЗов в газетах объявлений уже сейчас занимают до 35% всех объявлений. Очевидно, что спрос на предельно дешевые машины будет всегда. А с годами рынок подержанных отечественных авто вырастет многократно, поскольку они стареют технически и морально быстрее «иностранцев», их физически больше на рынке, и при первой возможности автолюбитель зачастую стремится обзавестись пусть плохонькой, но иномаркой. Кому в таком количестве понадобятся старые подержанные отечественные автомобили через три–пять лет?

Некоторые эксперты предполагают, что предложение превысит спрос и в стране заработают наконец, в полную силу автосвалки и «прессы», как в автомобильно развитых государствах. Откроется новый для нас бизнес. Кто станет у его истоков в России? Не исключено, что те, кто сегодня ввозят секонд-хэнд из-за границы. А дело это, между прочим, не менее прибыльное. Вопросы сдачи старого автомобиля в утиль остры уже сейчас, но все еще не решены. В Европе, например, в прошлом году было утилизировано более 50 млн автомобилей. Только в Германии на этом рынке действуют 40 шредерных установок (в Англии – 46, во Франции – 40). В России их только две (под Москвой и под Петербургом). И это при том, что автомобильный металлолом на 74% сокращает энергопотребление и на 80% загрязнение окружающей среды в пересчете на одну тонну сырой стали при изготовлении нового автомобиля. Вот еще один резерв экономии для отечественного автопрома. □

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ДИЛЕРЫ РАССКАЗЫВАЮТ О СЕКРЕТАХ УСПЕХА, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОГРАММАХ. ВЫБОР ДОСТОЙНЫХ КАНДИДАТОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ И ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ: МЫ СОБИРАЕМ ИХ ОТЗЫВЫ НА САЙТЕ www.zr.ru

«МИЦУБИСИ» ОСТАНЕТСЯ НА ОЛИМПЕ



Дмитрий РОТКИН, генеральный менеджер дистрибьютора «Мицубиси моторс» компании «Рольф Холдинг»

Самая покупаемая иномарка в нашей стране – «Мицубиси-Лансер». Однако строить бизнес на одной модели было бы неверно. Мы стремимся привлечь внимание покупателей к другим, не менее достойным представителям марки, стараемся, чтобы цены на них оставались привлекательными в сравнении с конкурентами. Масштабное репозиционирование вседорожников привело к тому, что стоимость «Паджеро» снизилась на $3000 на бензиновые и на $1000 на дизельные модели, а «Паджеро Спорт» подешевел на $2140. На все версии «Аутлендера» цены снижены на $1500, и, кроме того, изменена комплектация 2-литровой модели: она получила ряд привлекательных опций и предлагается по цене от $27 190. И это еще не все. В стандартную комплектацию «Кольта» с конца апреля включены вторая подушка безопасности и CD-магнитола. Цены на машину начинаются от $15 490. В дополнение к 3-летней гарантии на основные элементы «Кольта» и «Грандиса» введена 12-летняя – от сквозной коррозии (для других моделей она 6 лет). На все «мицубиси» распространяется теперь и специальная, совместно с «Газпромбанком», программа кредитования. Максимальный срок кредита увеличен до 7 лет, ставка снижена до 9% годовых, а первоначальный взнос составляет 10%. Условия доступны во всех городах страны, где есть официальные дилеры «Мицубиси» и отделения «Газпромбанка».

Справка о компании: «Рольф Холдинг» – официальный дистрибьютор компании «Мицубиси» с 1992 года. Начинал с проката автомобилей в 1991 году. Годовой оборот – свыше $1 млрд. Объем продаж – более 55 000 машин в год. Имеет 82 дилера в России.



«АЛЬПИНА» – ПРОИЗВЕДЕНИЕ ИСКУССТВА



Александр СОКОЛ, генеральный директор компании «ABTODOM»

Российских покупателей автомобилей премиум-класса перестает удовлетворять продукция массового спроса – они стремятся к исключительным изделиям. После полуторагодичных переговоров наша компания получила эксклюзивное право продавать в России автомобили марки «Альпина» (Alpina), базирующиеся на агрегатах БМВ и собранные на основных конвейерах баварского концерна. В производстве своих автомобилей «Альпина» использует самые современные технологии, ежегодно предлагая около 900 экземпляров для истинных ценителей марки. Каждый двигатель собирает вручную один специалист. При мощности 500 л.с. и крутящем моменте 700 Н·м такой мотор разгоняет автомобиль до сотни менее чем за 5 с, а максимальная скорость достигает 315 км/ч. Цена таких авто примерно вдвое выше серийных BMW и на 10–15% моделей с индексом «М». Тем не менее российский рынок оказался настолько горячим, что первые десять машин разошлись еще до того, как мы их представили официально. «ABTODOM» не только продает автомобили Alpina, но и обеспечивает их сервисное и гарантийное обслуживание, а также готов предложить фирменные аксессуары. Клиент может выбрать машину из уже имеющихся на складе либо заказать в соответствии с индивидуальными пожеланиями. Срок поставки – около четырех месяцев.



Справка о компании: ЗАО «ABTODOM» – официальный дилер BMW и MINI с 1992 года. Лидер по продажам машин этих марок в России. Первым предложил систему трейд-ин на российском рынке. Крупнейший сервисный центр работает в круглосуточном режиме.

«НИССАН» ПОД РОСПИСЬ



Инга ИЛЬИНА, управляющий директор компании «Автоцентр Овод»

Сегодня многие хотят, чтобы их машина выглядела как можно оригинальнее. Одни покупают эксклюзивное авто по удвоенной цене, другие придают уникальность серийным экземплярам. Например, с помощью аэрографии. Последнее особенно модно для городских авто и вседорожников. Вместе с компанией 4Friends мы предлагаем более сотни аэрографических композиций для «Ниссана-Микра», «Мурано» и «Ноут». Срок выполнения заказа – два–четыре дня в зависимости от сложности рисунка. При этом исполнение одного элемента (например, крыла или двери) купленной у нас машины выполняется бесплатно, независимо от того, выбран ли рисунок из нашего каталога или предложен самим покупателем. Если оформление охватывает большую часть кузова, оплачивается лишь разница в стоимости работ, за вычетом одного элемента (около $500). Украсить рисунком весь «Мурано» обойдется в $3000, «Микру» – $2000. На изображение дается годовая гарантия, при этом компания сохраняет и семилетнюю заводскую гарантию на лакокрасочное покрытие. Рисунок также можно застраховать ($30–60 в зависимости от его сложности и величины), тогда при повреждении или аварии он будет восстановлен бесплатно. Автомобиль можно эксплуатировать в обычном режиме, мыть в автомойках. Мы продаем машины в кредит с рассрочкой 0% на три года, а на «микры» 2005 года цена снижена на $600.

Справка о компании: компания «Овод» – официальный дилер «Ниссана» с 2002 года. Образована в 1995 году. В прошлом году продала 1800 автомобилей. Одно из направлений – сбыт машин в лизинг и корпоративным клиентам. Строит в Москве крупнейший европейский дилерский центр «Ниссан». Имеет круглосуточный технический сервис, собственную эвакуацию и помощь на дорогах для своих клиентов.



АССОРТИ НА ЛЮБОЙ ВКУС



Николай ГРУЗДЕВ, генеральный директор группы компаний «Автомир»

Европейские дилеры все чаще предлагают выбор из нескольких брендов в одном салоне. По тому же пути идет и «Автомир». В недавно открытом автоцентре в Троице-Лыкове представлены автомобили самых покупаемых марок: «Хёндэ», КИА, «Дэу», «Сузуки». Чтобы клиент мог выбрать подходящую для себя машину «не отходя от кассы», центр построен по принципу «несколько монодилеров в одном здании». Для каждой из представленных марок – отдельные шоу-румы, клиентские и сервисные зоны. Да и продавцы не отбивают друг у друга покупателей, поскольку работают на конечный результат. Этот принцип продаж обеспечит реализацию в этом году только через центр в Троице-Лыкове более 2 тыс. автомобилей. Из 27 постов в сервисной зоне 15 отданы под слесарные работы и по четыре на кузовные, малярные и установку дополнительного оборудования. Такая схема позволяет выровнять загрузку и снять проблему очередей. Впервые обратившимся предлагаем бесплатную диагностику автомобиля (подвески, тормозов, рулевой системы). В дальнейшем они получают 20-процентную скидку на ремонт и обслуживание и 10-процентную – на запчасти.

Справка о компании: группа компаний «Автомир» – официальный дилер «Ниссана», «Сузуки», «Фольксвагена», «Рено», «Шкоды», «Ситроена», «Хёндэ», КИА, «Дэу», «Лады», ГАЗ и «Чери». Образована в 1993 году. Входит в десятку наиболее динамично и стабильно развивающихся российских компаний. Ежегодно продает по 55 тыс. новых автомобилей. Совокупный оборот – $772 млн. Первое место в России по продажам «Дэу», «Рено», КИА. Располагает 14 центрами продаж и 17 сервисными центрами.



НА ДВУХ ЕДЕМ, ЧЕТЫРЕ В УМЕ

Максим Сачков

Хорошо поехать куда-нибудь на пикник, поближе к реке или махнуть на выходные к родным в деревню. Одна незадача – последние несколько километров проселка на легковушке проехать сложно: или на брюхо сядешь, или размытый дождями подъем будешь полдня штурмовать. Так может стоит присмотреться к вполне комфортным на шоссе автомобилям с четырьмя ведущими колесами и большим дорожным просветом?

ВОПРОС ТЕРМИНОЛОГИИ

Такие машины называют «паркетниками», на что часто обижаются производители, дилеры да и сами владельцы. Придумали и другие определения: автомобиль для активного отдыха, SUV, кроссовер…

Семья «паркетников» год от года пополняется. Прежде всего за счет новых моделей, но часто в их ряды попадают и бывшие «проходимцы», растерявшие во время модернизации вездеходные качества в угоду комфорту. Впрочем, нынешнее деление на «паркетники» и «настоя-



KIA SPORTAGE ЗР, 2005, № 11

2,0–2,7 л, 142–175 л.с., дизель 2,0 л, 112 л.с.

$27 490–32 290

По сравнению с предшественником, который выпускают на калининградском «Автоторе», новая модель заметно прибавила в цене, подтянувшись к одноклассникам. Часть вездеходных способностей «Спортидж» второго поколения утратил вместе с пониженной передачей, зато на асфальте повадками стал больше походить на легковой автомобиль. Покупатель выбирает между двумя бензиновыми моторами и дизелем, механической коробкой или «автоматом», несколькими вариантами комплектаций. С минимальной цены можно скинуть еще почти 1,5 тыс. долларов, если отказаться от полного привода. Правда, за компанию с парой ведущих колес исчезнут и многие полезные опции.



HYUNDAI TUCSON ЗР, 2004, № 9

2,0–2,7 л, 142–175 л.с.

$26 990 – 33 690

Самый маленький полноприводник в семье «Хёндэ» построен с использованием агрегатов «Элантры» – та же основа и у «Спортиджа». Обычно машина ведет себя как переднеприводная, а при необходимости задние колеса подключает электроника через многодисковое сцепление. Кстати, его можно заблокировать, жестко связав переднюю и заднюю оси – полезная функция, присущая, скорее, настоящим «проходимцам», нежели «паркетникам». Оба бензиновых мотора могут работать и с механической коробкой, и с четырехступенчатым «автоматом» с ручным переключением. К нам поставляют только комплектацию GLS в нескольких вариантах оснащения. Даже самый дешевый из них не разочарует покупателя набором оборудования, а в дорогом есть, пожалуй, все – от кожаного салона до шести подушек безопасности и ESP.

MITSUBISHI OUTLANDER

ЗР, 2004, № 10

2,0–2,4 л, 136–202 л.с.

$27 190–37 690

«Японец» в группе конкурентов выделяется нетипичными для «паркетника» формами, больше напоминая подросший во всех измерениях легковой универсал с завидным дорожным просветом 190 мм. Он предлагает вполне «легковую» посадку за рулем и вытянутый салон, удобный для крупногабаритных пассажиров. Если сложить задние сиденья и переднее пассажирское, можно перевозить длинномеры до 2,4 м. Даже самого слабого 2-литрового мотора хватает для уверенной езды, но затраты на модель с дополнительными 400 кубиками лишними не окажутся. Для любителей прохватить с ветерком по ровному шоссе предназначен 202-сильный мотор с турбонаддувом – с ним автомобиль покоряет первую сотню за 7,7 с.



LAND ROVER FREELANDER

ЗР, 2004, № 5

1,8–2,5 л, 117–177 л.с.

$28 900–39 900

Появившись в 1997 году и претерпев косметическую операцию пару лет назад, он до сих пор легко выделяется из «толпы» своим горбиком на крыше. Во «Фрилендере» – гены легендарных вседорожников, и на плохой дороге он способен дать фору многим одноклассникам. Солидный дорожный просвет (более 200 мм), короткие свесы и небольшая колесная база обусловливают хорошую геометрическую проходимость. Энергоемкая и длинноходная подвеска хорошо ведет себя и на разбитом проселке, и на гладком шоссе – таким компромиссом могут похвастать далеко не все «паркетники», хотя все к нему стремятся. По одной и той же цене предлагают машины с трех- и пятидверными кузовами, а модификации с мягким верхом в Россию не поставляют. «Фрилендеры» продают только с бензиновыми моторами – 1,8 л с механической коробкой и 2,5 л с «автоматом».



щие» вседорожники весьма условно. В наш обзор мы отбирали полноприводные высокие универсалы с большим клиренсом, без рам, зависимых подвесок и понижающих передач.

ОТ МАЛА ДО ВЕЛИКА

Больше всего предложений – в ценовой группе около 30 тыс. долларов. Здесь соперничают в основном небольшие «японцы» и «корейцы», хотя за те же деньги можно купить и «Форд», и «Ленд-Ровер». Чуть-чуть в стороне (считай, дороже) от этой компании стоит более дорогая «Хонда CR-V», но по цене до больших «паркетников» она не дотягивает, чего не скажешь о БМВ-Х3 – этот приблизился к ним вплотную.

Следующая группа – «паркетники» с более солидными габаритами и моторами. Некоторые из них вмещают семь пассажиров, мощность двигателей даже в базовых комплектациях свыше 200 л.с., а богатое дополнительное оборудование подчеркивает – автомобиль недешевый.

Автомобили еще одной группы – в базовой комплектации дороже 60 тыс. долларов – мы решили не рассматривать. Модели вроде «Мерседес-Бенца ML» или «Ауди-Q7» называть «паркетниками» как-то неуважительно – скорее, это полноприводные представительские машины. Итак, обратимся к более скромным, но тоже недешевым авто. ▸▸



FORD MAVERICK

ЗР, 2004, № 10

2,3–3,0 л, 150–203 л.с.

$29 900–35 900

Самый маленький вседорожник «Форд» около двух лет назад пережил модернизацию. В России «Маверик» продают в двух комплектациях. Версию XLT оснащают 2,3-литровым мотором и механической коробкой, а более дорогую XLT Premium – 3-литровым бензиновым агрегатом с «автоматом». В обслуживании «Маверик» не самый дорогой, а вот гарантия на него – самая скромная. Ее можно продлить еще на год, два и даже три, но не бесплатно. Хотите, скажем, четырехлетнюю страховку от неисправностей (или на 125 тыс. км – что наступит раньше) – выкладывайте без малого 2000 евро. Два слова о брате-близнеце, аналогичном по конструкции автомобиле «Мазда-Трибьют». Его выпуск прекращен, дилеры распродают последние прошлогодние машины.



NISSAN X-TRAIL

ЗР, 2004, № 11

2,0–2,5 л, 140–165 л.с., дизель 2,2 л, 136 л.с.

$29 990–35 930

Если судить по списку модификаций, производитель готов выполнить любое желание покупателей. Для «Икс-Трейла», например, предлагают на выбор три комплектации и столько же двигателей, включая даже дизель. В паре с последним работает только шестиступенчатая ручная коробка. Для бензиновых же моторов можно выбрать «механику» и «автомат». Крутящий момент постоянно поступает на передние колеса, а задние система полного привода All mode 4x4 подключает через многодисковое сцепление. Водитель, повернув ручку, может включить автоматический режим, оставить ведущими только передние колеса или жестко связать переднюю и заднюю оси. «Икс-Трейл» может похвастать просторным салоном – на передних сиденьях над головой достаточно воздуха, да и сзади спокойно усядутся трое.



HONDA CR-V

ЗР, 2004, № 11

2,0 л, 150 л.с.

$32 400–36 900

В одном из больших тестов CR-V заняла первое место в номинации «для людей и для вещей». У нее один из самых широких и высоких (от пола до потолка 1245 мм) салонов, да и багажник вмещает целых 525 л. К тому же ровный пол без тоннеля – ручник выезжает из центральной консоли, а селектор «автомата» расположен рядом с рулем. Около года назад модель обновили, слегка освежив внешность и интерьер. Кроме того, модернизировали механизм полного привода, подключающий задние колеса, а боковые подушки безопасности и система стабилизации VSA стали базовыми. Единственную предназначенную для нашего рынка 2-литровую бензиновую «четверку» предлагают с «механикой» или «автоматом».

BMW X3

ЗР, 2005, № 2

2,0–3,0 л, 150–231 л.с., диз. 2,0–3,0 л, 150–218 л.с.

39 500–59 200 евро ($47 600–71 400)

По размерам и содержанию «Икс-третий» хорошо вписывается в компанию недорогих «паркетников» ценой около 30 тыс. долларов. Но ценники упорно подталкивают его к другой группе – пусть и не самых-самых, но весьма дорогих вседорожников. Помимо громкого имени «баварец» козыряет богатым набором двигателей: бензиновые 2,0, 2,5 и 3,0 л и пара дизелей 2,0 и 3,0 л. Последние по мощности близки бензиновым того же объема, в максимальной скорости не уступают, а отметку 100 км/ч и вовсе пересекают быстрее. Даже в самой доступной комплектации (всего их три – Business, Dynamic, Luxury) «Икс-третий» располагает шестью подушками безопасности, системой стабилизации DSC и подстраховывающей на спуске HDC, индикаторами давления в шинах и, конечно, полным приводом xDrive.



VOLVO XC90

ЗР, 2005, № 4

2,5–4,4 л, 210–315 л.с.

$56 900–88 100

Разговор о двигателях большого шведского «паркетника» начинается с 210 сил – столько развивает 2,5-литровый бензиновый турбомотор. Коробка передач – механическая шестиступенчатая. Альтернатива – флагманский 4,4-литровый атмосферный агрегат V8, установленный… поперек. В дуэте с ним чрезвычайно компактный шестиступенчатый «автомат». Некоторые дилеры предлагают прошлогодние машины – бензиновая «шестерка» с двумя турбонагнетателями, мощность 272 л.с. Однако пока неизвестно, будут ли в этом году продавать такую модификацию. Крутящий момент между передней и задней осью распределяет муфта с электронным управлением «Халдекс». Одно из достоинств XC90 – семиместный салон, правда, не в базовом варианте, дополнительный третий ряд стоит около 2,5 тыс. долларов для любой комплектации.



NISSAN MURANO

ЗР, 2006, № 3

3,5 л, 234 л.с.

$56 820

Еще один «Ниссан» в стане паркетных вседорожников появился на российском рынке около года назад. «Мурано» покрупнее «Икс-Трейла», в том числе потому и дороже. Ничего общего во внешности со своими родственниками автомобиль не имеет. Обилием комплектаций, как младший брат, не отличается – единственная V-образная бензиновая «шестерка» с регулируемыми фазами позаимствована у модели 350Z. Правда, работает этот мотор в паре с редким гостем на автомобилях этого класса – бесступенчатым вариатором X-Tronik CVT, который в отличие от классического «автомата» не вытягивает лишнее топливо из бака и не раздумывает при нажатии на педаль газа. Распределяет моменты по осям фирменная система All mode 4x4 (см. выше).





LEXUS RX300

ЗР, 2006, № 1

3,0 л, 204 л.с.

$56 900–66 100

На вооружении у RX300 один бензиновый двигатель и пятиступенчатый «автомат» с возможностью ручного переключения. Дилеры предлагают машины в трех комплектациях: R1, R2, R3 – каждая дороже предыдущей в среднем на 3 тыс. долларов. Даже в базовой – девять подушек безопасности, полный набор электронных систем, кожаный салон и раздельный климат-контроль. В последних двух вариантах – пневмоподвеска. Модель для американского рынка RX330 с 226-сильным мотором в Россию официально не поставляют, но с этого года начали продавать гибридную версию с 3,3-литровым бензиновым двигателем (214 л.с.) и двумя электромоторами. Внешне гибрид RX400h от «трехсотого» отличается решеткой радиатора, бампером и противотуманными фарами. Единственная комплектация – SFX. Цена – около 80 тыс. долларов.

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	Тип кузова	Двигатели	Гарантия	Периодичность ТО	Цена нормочаса
KIA Sportage	универсал	2,0 л МКП $27 490; 2,7 л АКП $32 290; 2,0 CRDi МКП $29 590, АКП $30 990	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $30
Hyundai Tucson	универсал	2,0 л МКП $26 990, АКП $28 290; 2,7 л АКП $33 690	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $26
Mitsubishi Outlander	универсал	2,0 л МКП $26 650; 2,4 л МКП $30 590, АКП $31 850; 2,0 Turbo МКП $37 690	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $45
Land Rover Freelander	универсал	1,8 л МКП $28 900; 2,5 л АКП $39 900	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $60
Ford Maverick	универсал	2,3 л МКП $29 900; 3,0 л АКП $35 900	1 год/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $50
Nissan X-Trail	универсал	2,0 л МКП $29 990, АКП $33 850; 2,5 л МКП $37 930, АКП $38 670; 2,2 dCi МКП $35 010	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Honda CR-V	универсал	2,0 л МКП $32 400, АКП $35 400	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $45
BMW X3	универсал	2,0i МКП $47 600; 2,0d АКП $55 100; 3,0i АКП $62 600	1 год – завод+ 1 год – дилер без огранич. пробега	15 – 20 тыс. км	около $65
Volvo XC90	универсал	2,5 Turbo МКП $56 900; 4,4 л, АКП $78 300	2 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $60
Nissan Murano	универсал	3,5 л АКП $56 820	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Lexus RX300	универсал	3,0 л АКП $56 900	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $65

Примечание. *Цены указаны в долларах по курсу на момент подготовки материала.*